MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez., ZKZ 09114

NR. 14 / 15. MÄRZ 2023

Formel 1: Ferrari unter Druck

Chaos-Tage in Maranello

Alle Rennen auf einen Blick

Motorrad-Rennkalender

Supercars: Auftakt in Newcastle

Holpriger Start in die neue Ära

MotoGP: Brad Binder im Interview

Was kann man von KTM erwarten?

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 14

WEC: Prolog in Sebring

Toyota schneller als Ferrari, Porsche & Co.

MotoGP: Test-Finale in Portimão

Ducati dominiert die letzte Generalprobe

Rallye-EM: Auftakt in Portugal

Erster Hyundai-Sieg dank Hayden Paddon

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Wie haben sich die Rundenzeiten entwickelt? **S. 4**
Formel 1 Warum Mercedes und Ferrari hinterherfahren **S. 6**
Formel 1 Alpines Fehlstart und die Zukunftsaussichten **S. 8**
Formel 1 Interview mit Alfa-Technikchef Jan Monchaux **S. 10**
Formel 1 Weitere aktuelle News aus der Königsklasse **S. 13**
Formelsport Der schmerzhafte Saisonstart der IndyCar **S. 14**
Sportwagen Ausblick auf die WEC und IMSA in Sebring **S. 16**
Sportwagen NLS-Testfahrten und weitere aktuelle News **S. 18**
Rallye Vorschau WM Mexiko und weitere Nachrichten **S. 20**
Rallye-EM Erster Hyundai-Sieg beim Auftakt in Portugal **S. 22**
Tourenwagen NASCAR Phoenix und Supercars Newcastle **S. 26**
Tourenwagen Aktuelles aus DTM, TCR und Co. **S. 28**

Motorrad:

Kalender Die wichtigsten Serien im Termin-Überblick **S. 24**
MotoGP Interview mit KTM-Werksfahrer Brad Binder **S. 30**
MotoGP Bagnaia bei den letzten Testfahrten klar in Front **S. 32**
Motorrad-WM MotoE-Tests, Aprilia-Teams und News **S. 34**
Straßensport Ein enges Finish beim 81. Daytona 200 **S. 36**
Historie Saarinen gewinnt 1973 in Daytona gegen die 750er **S. 38**
Straßensport News aus Moto-America, EWC und Co. **S. 40**
Offroad X-Trial-WM Wien und US-Supercross in Indy **S. 41**
Motocross-WM Spanische Sieg-Momente beim Auftakt **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

18 **NLS Test- und Einstellfahrten: Ungemütlicher Start in die Eifel-Saison**

NÜRBURGRING

36 **200-Meilen-Rennen in Daytona: Spannendes Finish im Nudeltopf**

MOTOAMERICA

27 **Supercars-Auftakt in Newcastle: Saisonstart mit vielen Diskussionen**

MOTORSPORT IMAGES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Red Bull fährt Ferrari und Mercedes an die Wand. Schon sind erste Panikreaktionen sichtbar. Das würde Red Bull noch mehr in die Karten spielen.

Zuerst war die Schockstarre. Red Bull hat seine Gegner beim Saisonauftakt in Bahrain so schwer verprügelt, dass man am Abend nach dem Rennen in viele ratlose Gesichter blickte. Bei Ferrari und Mercedes weiß man zwar, wo Red Bull seine Zeit gewinnt, aber nicht wie. Nicht mal ansatzweise. Dass die Red Bull mit weniger Bodenfreiheit an der Hinterachse fahren, ist nur eine Beobachtung. Sie bringt den Verlierern aber nicht viel, weil sie sich eingestehen müssen, dass sie ihre Autos so tief gar nicht fahren können. Würden sie es tun, würde der Unterboden Schaden nehmen.

In diesem Klima der Hilflosigkeit setzte bei Ferrari und Mercedes schnell ein Abwehrmechanismus ein, der an blinden Aktionismus erinnert. Jeder ging auf seine Weise damit um. Mercedes war ehrlich, fast zu ehrlich. Teamchef Toto Wolff schrieb die WM bereits ab und erklärte Bahrain zur größten Niederlage der jüngeren Geschichte. Lewis Hamilton traute sich erstmals, das ungewöhnliche Konzept mit den minimalen Seitenkästen infrage zu stellen, und beklagte sich, dass keiner auf seine Warnungen gehört habe.

Ferrari log sich selbst an. Verwies darauf, dass man freiwillig die Pole-Position verschenkt hatte, um sich einen frischen Satz Soft-Reifen für das Rennen zu reservieren. Dass Max Verstappen dann auf einer gebrauchten Garnitur Soft schneller und länger fuhr als Charles Leclerc, wurde kaum gewürdigt. Teamchef Frédéric Vasseur vermutete den Fehler der starken Reifenabnutzung in der Fahrzeugabstimmung. Doch warum trennt man sich dann ein paar Tage später von Chefdesigner David Sanchez? Der hat mit dem Setup nichts zu tun. Also etwa doch ein Fehler im Auto?

Mercedes kündigte eine Radikalkur an. Es soll zwei konkurrierende Fahrzeug-Konzepte geben, von denen eines noch vor dem zweiten Rennen in Jeddah abgesegnet werden musste. Zeitdruck war noch nie ein guter Ratgeber. Und wenn das Alternativ-Modell so gut sein soll, wie man es sich erhofft, warum hat man es dann nicht früher gebracht? Immerhin, es rollen noch keine Köpfe in Brackley.

Ferrari dagegen sucht sein Heil im Austausch von Personal. Erst wurde Strategiechef Iñaki Rueda strafversetzt, dann Ingenieur Sanchez in die Wüste geschickt. Italienische Medien berichten, dass auch Technikdirektor Enrico Cardile und Sportchef Laurent Mekies unter Beschuss stehen. Die Berichte sind so detailliert, dass sie wohl aus dem Team heraus durchgestochen wurden. Ein Schutzmechanismus, damit es einem nicht selbst so ergeht. Das gab es seit der Amtszeit des glücklosen Marco Mattiacci nicht mehr. Vasseur hat offenbar nicht viele Freunde im Team. Sein Chef Benedetto Vigna auch nicht. Die Hire-and-fire Kultur wird auf sie zurückfallen und gegen sie verwendet, wenn sich nichts bessert. Ferrari braucht keine Panik, sondern eine ruhige Hand.

Michael Schmidt
Redakteur

SHOTBYBAVO

42 **Motocross-WM in Argentinien: Überraschung durch Spanier Fernandez**

TÜCKEN DER AERODYNAMIK
Die aktuelle Rennwagen-Generation macht den F1-Ingenieuren das Leben nicht gerade leicht. Sauber-Technikdirektor Jan Monchaux erklärt im MSa-Interview ausführlich, welche Faktoren entscheidend sind für den Speed.
Seite 10

GELD- UND PUNKTSTRAFE
Mehr als fünf Wochen nach dem 24h-Rennen in Daytona bestätigt die IMSA, dass das siegreiche Acura-Team Meyer Shank Racing die Luftdrücke manipuliert hat. Wir haben die Details zum Vergehen und der Strafe.
Seite 19

NEUE ELEKTRO-ÄRA
Die MotoE-Piloten sind diese Saison mit Einheits-Bikes von Ducati unterwegs. Bei den Testfahrten in Jerez durften Randy Krummenacher und seine Kollegen die neuen Spielzeuge nun erstmals testen.
Seite 34

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Beste noch bes

Red Bull hat neun Zehntel gegenüber 2022 gewonnen. Aston Martin legte um 2,4 Sekunden zu

Zahlen lügen nicht. Red Bull verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als Ferrari und Mercedes. Deshalb ist die Überlegenheit noch größer. Der größte Fortschritt gelang Aston Martin.

Von: **Michael Schmidt**

Am Ende blieb nur die große Ernüchterung. Red Bull fährt der Konkurrenz auf und davon. Und hat wahrscheinlich noch nicht einmal alles gezeigt. George Russell hält es für möglich, dass Max Verstappen alle 23 Rennen gewinnt. Der Abstand zu den Verfolgern ist über den Winter noch größer geworden.

Die Gegner wissen noch nicht einmal, was den Red Bull RB19 so schnell macht. Sie wissen nur, dass sie das nicht über Nacht aufholen können. Und verfallen prompt in Panikreaktionen. Mercedes will mit Macht ein neues Konzept aus dem Hut zaubern, das aber der große Matchwinner nicht sein kann, denn sonst hätte man es schon zum Saisonstart gebracht. Ferrari trennt sich von Chefdesigner David Sanchez. Also ist doch was faul mit dem Auto und nicht mit dem Setup, wie es der neue Teamchef Frédéric Vasseur nach dem Rennen in Bahrain noch zu vermitteln versuchte.

Besonders bitter für Mercedes und Ferrari war, dass sie auch noch von einem Team vorgeführt wurden, das im letzten Jahr auf Platz 7 gelandet war. Der neue Aston Martin AMR23 hat ähnliche Eigenschaften wie der Red Bull RB19. Schnell auf eine Runde, nett zu den Reifen über die Distanz. Eine Basis, auf der das Team aufbauen kann. Weil man den Eindruck hat, dass die Ingenieure auf der richtigen Spur sind. Mercedes und Ferrari dagegen haben alte Fehler in die neue Saison geschleppt.

Die Verlierer erklärten ihre Niederlage mit viel Wenn und Aber, und sie leben in der Hoffnung, dass Bahrain mit seinem hohen Reifenverschleiß Red Bull besonders in die Karten spielte, der Rückstand eigentlich gar nicht so groß sei. Das könnte ein fataler Trugschluss sein. Zahlen lügen nicht. Der Vergleich der Rundenzeiten von 2022 und 2023 zeigt ungeschminkt, warum Red Bull noch überlegener ist, warum Aston Martin so gewaltig aufgeholt hat und warum McLaren ins Bodenlose gefallen ist.

> Die Formel 1 ist trotz der neuen Unterboden-Regel im Schnitt um 0,8 Sekunden schneller geworden. Entwicklungsarbeit schlägt jede Aero-Bremse.

Um acht Zehntel schneller

Der Vergleich der schnellsten Qualifikationszeiten ist ein Zeugnis dafür, wer über den Winter den meisten Speed gefunden hat. Die Abstände im Rennen verraten, welche Autos schonend mit den Reifen umgehen und welche nicht.

Interessant ist, dass die Formel 1 trotz der neuen Unterboden-Regel schneller geworden ist. Auf dem Papier sollten 15 Millimeter höhere Kanten eine halbe Sekunde Zeit kosten. Wenn man die besten Trainingsrunden aller zehn Autos addiert, kommt man 2022 auf einen Schnitt von 1.31,604 Minuten. In diesem Jahr sank das Mittel des Feldes um 0,822 Sekunden auf 1.30,779 Minuten. Ein Teil geht auf die aerodynamische Entwicklungsarbeit, der andere auf das Übergewicht, das viele Autos vor einem Jahr noch mit sich herumschleppten.

Red Bull war der Konkurrenz in der zweiten Jahreshälfte 2022 zwei bis drei Zehntel voraus. Genug, um Max Verstappen in die Lage zu versetzen, fast jedes Rennen zu gewinnen. Über den Winter hat sich der Vorsprung verdoppelt. Red Bull war auf eine Runde um 0,973 Sekunden schneller als vor einem Jahr. Ferrari unterbot seine Pole-Position

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

von 2022 nur um 0,558 Sekunden, und Mercedes war mit dem W14 um 0,708 Sekunden besser als mit dem W13. Ferrari hätte das Bild aufhübschen können, hätte sich Charles Leclerc einen zweiten Q3-Versuch gegönnt. Mehr als zwei oder drei Zehntel lagen aber auch da nicht drin.

Der große Gewinner ist Aston Martin. Der WM-Siebte des Vorjahres gewann 2,441 Sekunden. Die Absprungbasis mit dem übergewichtigen und aerodynamisch instabilen AMR22 war natürlich niedriger, doch man muss die Rundenzeit erst einmal finden. Der alte Mercedes W13 war zu Saisonbeginn 2022 ja auch kein Topauto. Die Ingenieure hatten genug Verbesserungspotenzial.

Im Mittelfeld, wo jedes Zehntel zählt, machen sich Verschiebungen besonders stark bemerkbar. Sauber feilte nur 0,117 Sekunden von seiner Vorjahreszeit weg, doch der alte C42 zählte zu Saisonbeginn 2022 wahrscheinlich zu den Top-4-Autos. Es war vor einem Jahr das einzige Auto auf dem Mindestgewicht.

Alpine legte wie Mercedes um 0,707 Sekunden zu, fiel aber im Vergleich zu Red Bull zurück. Eigentlich wollten die Franzosen den Abstand zur Spitze reduzieren. Und jetzt spuckt ihnen auch noch Aston Martin in die Suppe. Platz 4 wird eine ferne Illusion bleiben. Wenigstens muss man sich nicht vor McLaren fürchten.

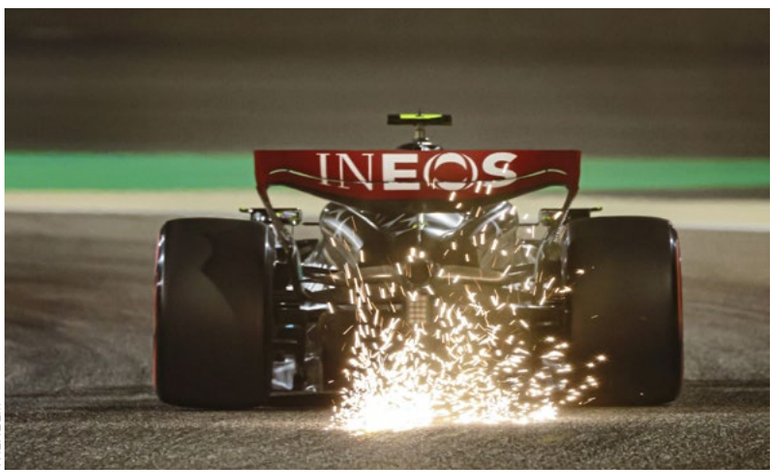
Der Rundenzeiten-Vergleich dokumentiert die Krise von McLaren nur unzureichend. Lando Norris war immerhin um 0,627 Sekunden schneller als vor einem Jahr. Doch McLaren lag auch schon 2022 in Bahrain komplett neben der Spur. So hat der Traditionsrennstall nur eine schlechte Leistung konserviert, und es wird lange dauern, das zu ändern. Bis die ersten Upgrades kommen, kämpft man mit Williams, Alpha Tauri und Haas um die letzten Plätze. Williams hat mit einer Verbesserung von 1,203 Sekunden den Coup gelandet. Haas hat sich um 0,652 Sekunden gesteigert. Das hilft nur nicht viel, wenn man es im Rennen nicht reproduzieren kann.

Um die Rennen miteinander zu vergleichen, muss man nach 42 Runden einen Cut machen. Danach gab es 2022 ein Safety-Car. Das verzerrt die tatsächlichen Abstände, weil es das Feld wieder zusammenschob. Im letzten Jahr führte Ferrari nach 42 Runden 4,9 Sekunden vor Red Bull. Diesmal hatte Sainz nach der gleichen Distanz 32,7 Sekunden Rückstand. Das ist ein Erdrutsch. Mercedes hielt den Abstand zum Spitzenreiter. 37,4 Sekunden vor zwölf Monaten, 35,8 Sekunden jetzt. Aston Martin kam aus der Tiefe des Raumes. Von einer Runde im Minus auf nur noch 34,1 Sekunden Defizit. Williams steigerte sich von einem Rundenrückstand auf ein Delta von 71,2 Sekunden. Auch Sauber hat Boden auf den Spitzenreiter gutgemacht. Nach 42 Runden waren es vor einem Jahr 85,6 und jetzt 57,6 Sekunden.

Alpine hat sich leicht verbessert, weil die Autos 2022 unter ungewöhnlich hohem Reifenverschleiß litten. Von 81,2 auf 75,4 Sekunden. Dafür rutschte Alpha Tauri näher Richtung Abstiegszone. Mit 80,6 Sekunden Rückstand ist man sechs Sekunden näher an der Überrundung als 2022. Schlimmer erwischte es Haas. Von 67,7 Sekunden auf eine Runde Rückstand. McLaren dagegen blieb im Keller der Hoffnungslosigkeit. Gestern wie heute betrug der Rückstand nach zwei Dritteln der Renndistanz eine Runde. ■

WILHELM

Ferrari: Der hohe Reifenverschleiß ist kein Setup-Problem


WILHELM

Mercedes: Keine Siegchance bis zum Sommer

WILHELM

McLaren: Noch schlechter als beim Saisonauftakt 2022

ZEITENVERGLEICH 2022 ZU 2023

Team	Quali 2022	Quali 2023	Differenz	Rückstand GP 2022*	Rückstand GP 2023
Red Bull	1.30,681 min	1.29,708 min	0,973 s	4,9 s	P1
Aston Martin	1.32,777 min	1.30,336 min	2,441 s	1 Runde	34,1 s
Ferrari	1.30,558 min	1.30,000 min	0,558 s	P1	32,7 s
Mercedes	1.31,048 min	1.30,340 min	0,708 s	37,4 s	35,8 s
Sauber	1.31,560 min	1.31,443 min	0,117 s	85,6 s	57,6 s
Alpine	1.31,621 min	1.30,914 min	0,707 s	81,2 s	75,4 s
Williams	1.32,664 min	1.31,461 min	1,203 s	1 Runde	71,2 s
Haas	1.31,461 min	1.30,809 min	0,652 s	67,7 s	1 Runde
Alpha Tauri	1.31,635 min	1.31,400 min	0,235 s	74,5 s	80,6 s
McLaren	1.32,008 min	1.31,381 min	0,627 s	1 Runde	1 Runde

* nach 42 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neben der Spur: Weder Ferrari noch Mercedes können Red Bull jagen. Aston Martin machte über den Winter den besseren Job

Schwergewichte tau

Ferrari und Mercedes sind nach der Auftaktpleite schwer angeschlagen. In Maranello gab es mit der Trennung von einem hohen Ingenieur bereits die erste Panikreaktion. Mercedes sucht nach der richtigen Entwicklungsrichtung.

Von: **Andreas Haupt**

Die Hoffnung, es könnte in dieser Saison ein Dreikampf um die WM-Krone entbrennen, zerschmetterte Red Bull bereits zum Auftakt. Ferrari und Mercedes kassierten schon in der ersten Runde einen Wirkungstreffer. Sie taumeln durch den Ring. Mercedes-Teamchef Toto Wolff und sein Fahrer George Russell fürchten gar, Red Bull gewinne jedes Rennen. Zu groß ist der Vorsprung, wenn selbst Sergio Pérez nach wackeligem Start locker Zweiter wird.

Noch ist Vorsicht geboten: Es war nur ein Rennen auf einer Strecke. 2022 wurde Ferrari früh zum Weltmeister gemacht, und dann von Red Bull eingefangen sowie überrollt. Es besteht aber ein großer Unterschied. Red Bull hat eine gefestigte Truppe. Strategisch ist das Team sattelfest. Die Ingenieure müssen keine Probleme lösen, sondern können sich im Gegensatz zur Konkurrenz darauf konzentrieren, den RB19 noch besser zu machen.

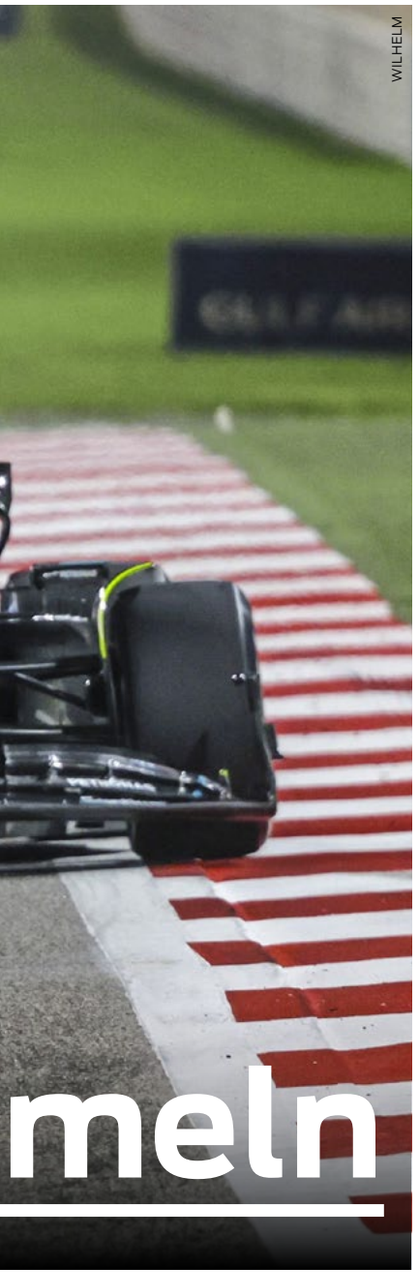
Die Stimmung bei Ferrari und Mercedes ist angespannt. Die Reaktion nach Bahrain hätte unterschiedlicher nicht ausfallen können. Mercedes malte öffentlich schwarz, Ferrari mistete intern aus. David Sanchez, als „Head of Vehicle Concept“ verantwortlich für das Fahrzeugkonzept, räumte seine Stelle. Schon entsteht das erste Vakuum. Der Schritt wirkt wenig durchdacht. Teamchef Frédéric Vasseur hatte nach dem GP Bahrain noch gesagt, die hohe Reifenabnutzung habe nichts mit einer falschen Entwicklung zu tun, sondern mit dem Setup. Das lasse sich korrigieren. Offenbar ist man in Maranello doch nicht ganz so überzeugt vom SF-23.

> Ferrari und Mercedes jagen Krösus Red Bull nach. Beide wissen aber gar nicht, wie sie das bewegliche Ziel überhaupt erreichen können.

Probleme mit den Reifen

Ferrari ist schnell in der Qualifikation, weil man den stärksten Motor hat und der Extra-Grip der weichen Reifen auf eine Runde die Defizite überdeckt. Im Rennen geht es rückwärts. Mercedes war in Bahrain nicht in der Lage, um die erste Startreihe zu fahren. Und über die Distanz hat der W14 die Qualitäten seines Vor-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.


WILHELM

meln

gängers, reifenschonend zu sein, nicht übernommen. Ferrari fehlt es gegenüber Red Bull in langsamen und mittelschnellen Kurven. Mercedes verliert besonders in den schnellen Kurven. Wenn ein Auto nicht genug haftet, beginnt es zu rutschen. Dann startet der Teufelskreis. Die Reifen bauen ab, das Auto rutscht noch mehr, die Reifentemperaturen steigen. Die Fahrer sind gezwungen, das Tempo zu drosseln oder früher an die Box abzubiegen.

„Red Bull und Aston Martin haben irgendetwas gefunden. Sobald wir pushen, geht es nach hinten. Wir haben nicht viel Spielraum“, unkte Ferrari-Pilot Carlos Sainz. Der raueste Asphalt des Jahres mag die Reifenprobleme verstärkt haben. Die Hinterreifen leiden in Bahrain wie auf keiner anderen Rennstrecke der Saison. Das darf bei Ferrari aber nicht als Ausrede gelten. Red Bull operierte beim Renntempo auf einem anderen Planeten. Egal, ob eine Piste mehr die Vorder- oder mehr die Hinterreifen rannimmt: Wer um die Weltmeisterschaft fahren will, braucht ein ausgeglichenes Paket. Ferrari sucht den Schlüssel, den man über den Winter nicht gefunden hat. Beim Reifenmanagement entscheiden Nuancen. Wenn die Gewichtsverteilung nur knapp daneben liegt, hat das große Auswirkungen, wie Alfa-Technikchef Jan Monchaux im Interview (Seite 12) ausführt.

Krisen-Meetings

Bei Mercedes gibt es im Gegensatz zu Ferrari kein Stühlerücken. Technikchef Mike Elliott wird von manchen Seiten in der Öffentlichkeit infrage gestellt – doch es ist nicht so, dass der ehemalige Leiter James Allison nichts mehr mit dem Fahrzeug zu tun hätte. Auch er war am Bau des W13 und des aktuellen W14 beteiligt. In Brackley zeigt man nicht mit dem Finger auf eine Person. Die Gruppe hat nicht die richtigen Lösungen gefunden. „Im Endeffekt müsste ich mich selbst entlassen, weil ich die Gesamtverantwortung trage“, sagt Mercedes-Teamchef Toto Wolff.

Nach der Pleite kam es in Brackley zum Krisentreffen. Am Dienstag (7. März) steckten die Techniker die Köpfe zusammen. Am Donnerstag (9.3.) wurde die ganze Belegschaft informiert. Die Ingenieure erarbeiteten einen langfristigen Plan für die Aufholjagd. Die Wahrheit schmerzt brutal. Red Bull war im Bahrain-Rennen nach Mercedes-Rechnung 0,8 bis 0,9 Sekunden schneller als Ferrari, eine Sekunde besser als Aston Martin und 1,2 Sekunden pro Runde flotter als der schwarze Silberpfeil. Man habe zwar ein paar gute Ideen, die das Auto in den nächsten Wochen schneller machen. Für Imola ist ein erstes großes Upgrade anvisiert, das man bereits seit Winter in der Entwicklungs-Pipeline hat.

Der Rückstand auf Red Bull ist allerdings einfach zu groß, um aktuell überhaupt Hoffnung auf eine echte Chance in der Weltmeisterschaft zu haben. Mercedes braucht einen Schnitt. Das geht aber nicht von heute auf morgen. Hier sprechen wir von Monaten. „Wir werden nach radikaleren Veränderungen schauen. Aber diese Änderungen brauchen Zeit, um im Windkanal zu einer schnelleren Lösung zu führen – man kann sie nicht über Nacht machen“, sagt Chefingenieur Andrew Shovlin. „Bei jeder Veränderung der Geometrie musst du ziemlich viel Entwicklungsarbeit reinstecken.“

Es gibt einen Plan. Aber ob der zum Ziel führt? Und wann genau? Noch 2023 oder erst 2024? Oder überhaupt? Die Mercedes-Ingenieure wissen nicht, wieso Red Bull sein Auto so konfigurieren kann. Red Bull und Aston Martin können beide tief fahren und das Fahrwerk auf eine harte Einstellung trimmen.

Trotzdem geraten beide Autos nicht ins aerodynamische Bouncing, und beide gehen mit Bodenwellen auf Kuschelkurs. Es ist wohl das Zusammenspiel aus vielen kleinen Teilchen, die speziell den Red Bull von allen anderen Autos abhebt. Den einen Trick hat Mercedes jedenfalls nicht ausgemacht. Was natürlich auch daran liegen kann, dass man das Red-Bull-Konzept nicht entschlüsselt bekommt. ■

WILHELM

Zu wenig Abtrieb: Die Mercedes rutschen und strapazieren die Reifen

WILHELM

Kaum da, schon unter Druck: Wie bringt Vasseur Ferrari schnell auf Kurs?

WILHELM

Gut in der Quali, schwach im Rennen: Ferrari quält sich mit Reifenproblemen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Problemstart in Pi

Für Alpine gab es in Bahrain Licht und Schatten. Um Podiumsplätze konnte der französische Werksrennstall noch nicht kämpfen

Im Alpine-Lager hatte man vor dem Auftaktrennen gehofft, dritte Kraft im Feld zu sein und den Rückstand zur Formel-1-Spitze zu verringern. Beide Hoffnungen erfüllten sich nicht.

Von: **Tobias Grüner**

Bei Alpine wusste man nicht, ob man mit der Saison 2022 zufrieden sein soll oder nicht. Der französische Rennstall führte zwar das Mittelfeld an, die drei Top-Teams lagen aber klar außer Reichweite. Firmen-Boss Laurent Rossi gab bei der Präsentation des A523 als Ziel aus, die Lücke nach vorn zu verkleinern, um das „Projekt 100“ auf Kurs zu halten. Dieses Projekt wurde vor der vergangenen Saison gestartet und beinhaltet das Ziel, innerhalb von 100 Rennen um Siege zu kämpfen. Damit bleiben nun noch vier Jahre, bis man den Großen der Branche auf Augenhöhe begegnen will.

Außer Investitionen in die Infrastruktur und beim Personal fordert Technikchef Matt Harman vor allem Mut von seiner Mannschaft. „Wir kommen nicht ans Ziel, wenn wir uns ständig Sorgen machen, was schieflaufen könnte“, sagte der Brite in Bahrain. Dieser Mut sei schon bei der Entwicklung des neuen A523 zu erkennen. Alpine ist das einzige Team im Feld, das bei seinem Aufhängungskonzept fundamentale Änderungen vorgenommen hat. Die Dämpfer auf der Hinterachse werden nun über Schubstreben und nicht mehr über Zugstreben aktiviert. Das gibt den Ingenieuren mehr Freiheiten beim Setup, und es spart Gewicht.

Nach den Testfahrten gingen die Techniker mit einem guten Gefühl in das erste Rennwochenende. Das Auto verhalte sich aerodynamisch und mechanisch, wie man es erwartet hatte. Das Heck lässt sich nun ein gutes Stück tiefer fahren, was den Abtrieb erhöht. Bei den Testfahrten wurden jede Menge Setup-Varianten durchgespielt, um herauszufinden, wie das Auto reagiert. Böse Überraschungen seien dabei ausgeblieben, gaben die Techniker zufrieden zu Protokoll.

> „Wir wissen, dass wir noch viel Arbeit vor uns haben. Schon beim nächsten Rennen in Jeddah erwarte ich eine deutliche Steigerung.“
>
> Otmar Szafnauer, Teamchef

Neben dem Abtriebsgewinn stand auch die Gewichtsreduzierung ganz weit oben im Lastenheft. Dafür wurden alle Teile auf den Prüfstand gestellt. Am Ende kam man ein gutes Stück unter dem Limit von 798 Kilogramm heraus. „Wir können jetzt sogar etwas mit dem Ballast spielen, was letztes Jahr noch nicht der Fall war“, vermeldete der Entwicklungschef stolz.

Beim Thema Zuverlässigkeit mussten ebenfalls Verbesserungen her. Die vielen Defekte waren die große Achillesferse des alten Modells. Vor allem im Motorenumfeld und bei der Wasserpumpe ging jede Menge kaputt. „Wir haben letztes Jahr sehr früh bemerkt, dass wir hier ein Problem haben. Das konnten wir aber während der Saison nicht lösen“, blickt Harman zurück. „Zusammen mit den Motorenkollegen in Viry haben wir das Ganze bei der Wurzel gepackt. Wir trauen uns jetzt zu sagen, dass die Probleme komplett beseitigt sind.“

Bevor es in das erste Rennwochenende ging, schwebte nur ein Fragezeichen über dem Alpine-Pavillon: Wie schnell ist das Auto wirklich? Bei den Testfahrten hatten die Ingenieure immer mit viel Sprit und härteren Reifen gepokert. Die Bestzeiten überließ man der Konkurrenz. Außerdem hatte man noch ein kleines Aero-Upgrade in der Hinterhand. Die hinteren Querlenker bekamen vor dem Auftakt-Wochenende eine neue Verkleidung verpasst.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XPB

Insgeheim hoffte man, mit dem neuen A523 direkt nah dran am dritten Platz im Teamranking zu liegen oder ihn schon einzunehmen. Doch daraus wurde am Ende nichts. Esteban Ocon parkte sein rosafarbenes Rennauto hinter den Piloten von Red Bull, Ferrari, Aston Martin und Mercedes auf Position 9 der Startaufstellung. Pierre Gasly musste nach einer verkorksten Qualifikation von ganz hinten starten.

In den 57 Rennrunden bewegten sich die beiden Franzosen dann in entgegengesetzte Richtungen. Ocon wurde zum Verhängnis, dass er in seiner Startbox ein paar Zentimeter zu weit vorn stand. Das brachte ihm eine Fünf-Sekunden-Strafe ein. Beim ersten Boxenstopp legten die übereifrigen Schrauber dann leider schon nach 4,6 Sekunden Hand an. „Die Mechaniker hören über einen Knopf im Ohr, wie viele Sekunden noch bleiben. Leider wurde der Countdown vier Zehntel zu früh gestartet“, erklärte Teamchef Otmar Szafnauer den Fauxpas. In Zukunft soll der Timer nun lieber eine halbe Sekunde später starten, um auf der sicheren Seite zu sein. Der Verstoß brachte Ocon eine weitere Zeitstrafe ein – dieses Mal über zehn Sekunden.

Wahrscheinlich mit ordentlich Wut im Bauch unterlief dem 26-Jährigen noch ein weiterer Fehler. Beim Verlassen der Boxen deaktivierte er den Pit-Limiter eine halbe Sekunde zu früh. Damit flatterte erneut Post von der Rennleitung in den Alpine-Briefkasten. Der Tempoverstoß um mickrige 0,1 km/h brachte Ocon eine weitere Fünf-Sekunden-Strafe ein. 16 Runden vor Schluss erlöste der Kommandostand den aussichtslos zurückgefallenen Piloten schließlich mit der vorzeitigen Aufgabe.

Gasly sorgte im Rennen immerhin für einen kleinen Lichtblick. Mit einer aggressiven Strategie, frühen Boxenstopps und ein bisschen Glück beim Timing der virtuellen Safety-Car-Phase kämpfte sich der Neuzugang auf Rang 9 nach vorn und sammelte damit die ersten beiden WM-Punkte. Im Ziel lagen aber nicht nur die drei Top-Autos der Vorsaison vor ihm, sondern auch noch zwei Aston Martin und ein Alfa Romeo. Alpine war statt dritter also nur noch sechste Kraft.

Szafnauer versuchte den Rückschritt schönzureden: „Wir haben auf die Autos, die letztes Jahr vor uns gelandet sind, aufgeholt“, ließ der Teamchef selbstbewusst verlauten. Damit meinte er aber lediglich die ebenfalls schwach gestarteten Ferrari und Mercedes. Dass Red Bull an der Spitze noch weiter weg ist als früher, verschwieg Szafnauer geflissentlich. Auch das Zurückfallen hinter Aston Martin wurde ignoriert. „Wir haben zumindest gezeigt, dass wir die Pace hatten, um mit beiden Autos in die Punkte zu fahren. Natürlich verlassen wir Bahrain in dem Wissen, dass wir noch viel Arbeit vor uns haben. Nach der Analyse in der Fabrik rechne ich aber schon in Jeddah mit einer deutlichen Steigerung. Wir müssen die Teams, die jetzt direkt vor uns liegen, im Entwicklungswettlauf schlagen“, so Szafnauer.

Harman kündigte für die weitere Saison bereits ein aggressives Programm an. Statt wie im Vorjahr viele kleine Schritte zu machen, will man nun auch mal die ein oder andere größere Ausbaustufe zünden. Das ist auch dringend nötig, wenn man, wie von Alpine-Boss Rossi gefordert, dieses Jahr noch ein paar Pokale einfahren will. Hoffnung dürfte den Verantwortlichen machen, dass Bahrain auch im Vorjahr kein gutes Pflaster war und es danach deutlich bergauf ging. Im Gegensatz zu Mercedes und Ferrari sollte bei der Equipe also keine vorschnelle Panik aufkommen. Wenn das Projekt 100 zum Erfolg geführt werden soll, sollte das Entwicklungstempo nach Rennen Nummer 23 aber deutlich angezogen werden. ■

ALPINE

Teamchef Otmar Szafnauer wollte den schwachen Start nicht überbewerten

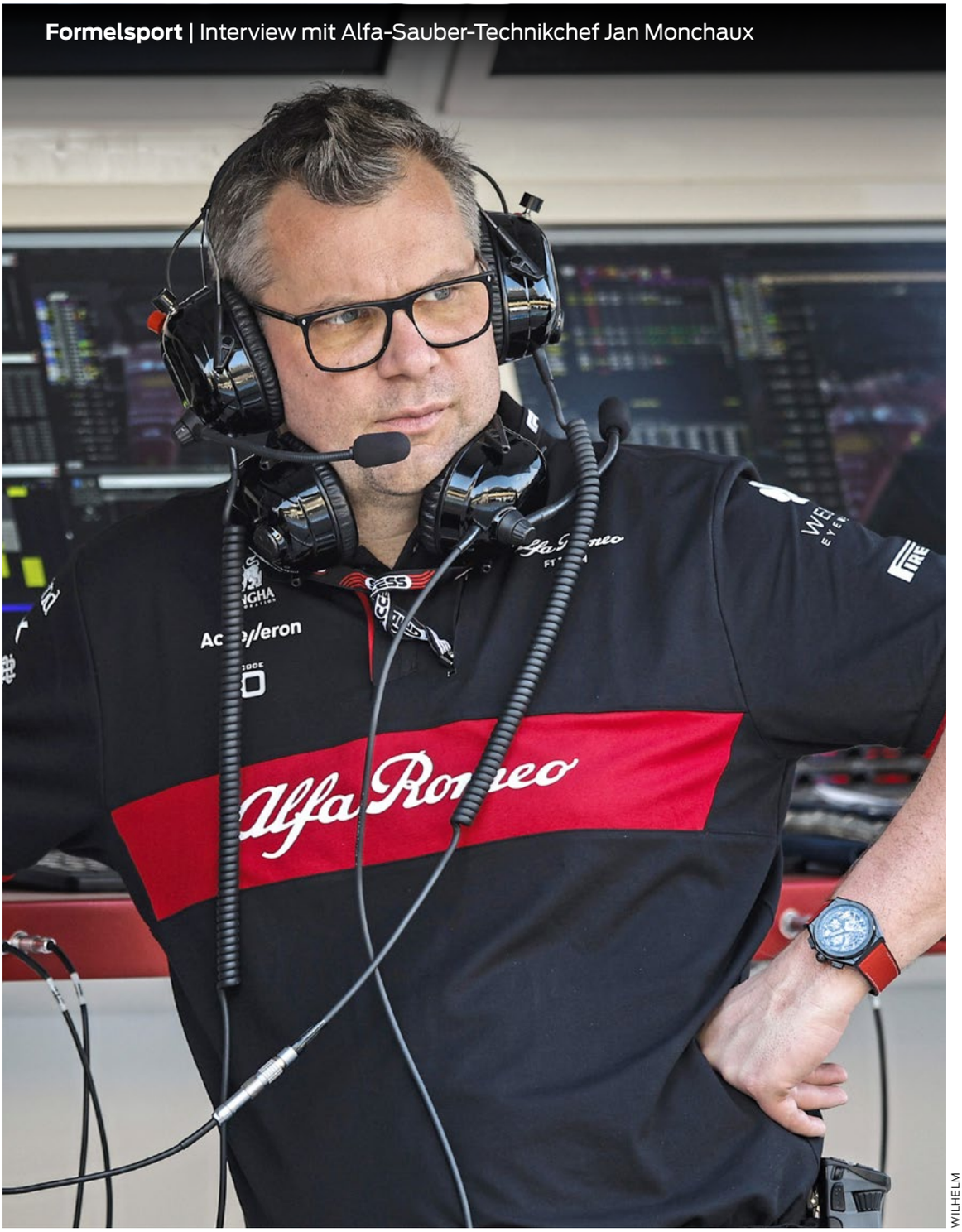
ALPINE

Esteban Ocon kassierte insgesamt drei Strafen beim Saisonstart in Bahrain

WILHELM

Pierre Gasly kämpfte sich vom letzten Startplatz noch in die Punkte-Ränge

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



WILHELM

Gelungener Saisonauftakt: Alfa-Sauber-Pilot Valtteri Bottas eroberte in Bahrain vier WM-Punkte

WILHELM

Jan Monchaux ist einer der besten Erklärer in der Formel 1. Also lassen wir den Technikchef von Alfa-Romeo-Sauber mit den neuen Autos ins Detail gehen.

Von: **Michael Schmidt und Andreas Haupt**

Was haben Sie bisher mit den Groundeffect-Autos gelernt?
Viel. Wir müssen aber vorsichtig sein mit dem Thema. Die vorherigen Autos hatten auch Groundeffect. Der Unterboden war nur zu einem Großteil flach. Wie es aber funktioniert, dazu gibt es viele Analogien zu früher und heute. Es ist allerdings ein Unterschied, weil wir mit diesen Autos weniger Abtrieb mit anderen Komponenten machen können.

Können Sie das erläutern?
Der Frontflügel ist stark limitiert. Es gibt keine Bargeboards und Turning Vanes mehr. Die Verteilung des Abtriebs hat sich geändert. Ein größerer Anteil wird vom Unterboden generiert. Somit müssen wir tendenziell deutlich tiefer und deutlich steifer fahren als mit der vorherigen Fahrzeuggeneration. Die Anstellung der letzten Autos war zum Teil 50 bis 60 Millimeter höher, was in der Formel 1 eine Welt ist. Jetzt fahren alle relativ niedrig. Insofern muss man mit anderen Problemen klarkommen. Ein steifes wie tiefes Auto bringt andere Herausforderungen. Inzwischen haben wir aber alles halbwegs im Griff.

Mit dem geringen Federweg muss man leben? Oder gibt es einen Weg raus, damit der Fahrer mehr Komfort hat?
Sie wären überrascht, wie hart es die Fahrer gerne haben. Wir versuchen es immer mal wieder mit einer weicheren Einstellung. Das hilft dann auch, wenn das Auto wieder ein bisschen springt. Aber wir sprechen von Profi-Rennfahrern. Sie wissen, wenn sie es etwas härter haben, sind sie schneller.

Jan Monchaux

Geburtstag: 04.06.1978
Geburtsort: Blois
Herkunftsland: Frankreich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Das Bouncing bekommt man nie ganz los“

Sie sitzen nicht in einer S-Klasse, mit der sie an einem Sonntagnachmittag ein bisschen herumfahren. Das ist ein harter Sport. Wir kommen da also nicht raus. Es ist aber auch nicht unbedingt gewünscht. Die Abwägung zwischen Steifigkeit und Aero-Performance auf der einen Seite gegenüber mehr Bodenfreiheit geht ganz klar in die erste Richtung.

Ist das Bouncing/Porpoising gelöst? Was bringt die Regeländerung mit den um 15 Millimeter angehobenen Kanten des Unterbodens?
Unserer Meinung nach bekommt man das Porpoising nie los. Es wird immer da sein, weil es ein physikalisches Phänomen ist. Sie können nur den Moment schieben, ab dem es beginnt. Das ist abhängig von der Standhöhe. Die Regeländerung hat nach unserem Verständnis die Geschwindigkeit, ab dem das Porpoising tatsächlich anfängt, in Richtung höherer Geschwindigkeiten verschoben, sodass aktuell, verglichen mit dem letzten Jahr, das ganze Thema viel weniger sichtbar ist. Es ist aber immer noch da. Es lauert. Wenn sich der Wind ein bisschen dreht, sehen wir abhängig vom Setup ein paar Schwingungen. Aber von der Amplitude deutlich weniger als im letzten Jahr.

Können Sie bitte für Laien erklären, warum der veränderte Unterboden den Zeitpunkt verschiebt?
Stellen Sie sich das so vor: Sie haben eine Platte. Darunter ist die Straße. Es herrscht Unterdruck. Darüber herrscht etwas Überdruck. Es werden automatisch Wirbel erzeugt, weil die Luft vom hohen zum niedrigen Druck strömt. Das heißt, an der Kante entwickeln sich ziemlich komplizierte Wirbelstrukturen.

Je näher Sie am Boden sind, desto größer wird der Druckunterschied. Umso stärker werden dann diese Wirbel. Sie dringen dann entweder in den Diffusor ein oder nicht. Alle Wirbel interagieren miteinander. Wenn ich die Kante anhebe, werden die Wirbelstrukturen schwächer. Sie sind weniger anfällig dafür, irgendwann außer Kontrolle zu geraten und Instabilität auszulösen. Die Anhebung war der billige Trick. Indem man etwas höher geht, schwächt man die Strukturen ab. So kann man das Porpoising ein bisschen schieben.

„Es ist besser, in einem Bereich reinzuhauen. Ein Sieben-Gänge-Menü kochen Sie auch nicht so einfach. Manchmal sind ein paar Gänge weniger besser.“

Jan Monchaux

Dazu gibt es noch verschärfte Verbiegungstests für den Unterboden.
Hätte die FIA das nicht gemacht, würden wahrscheinlich alle Teams versuchen, diese 15 Millimeter in Highspeed-Passagen zurückzuholen. Dann würde es wieder Fälle geben, wo das Auto stark springt.

Das Porpoising geht nie ganz weg. Heißt das im Umkehrschluss, dass der Zugewinn an Abtrieb endlich sein wird und sich die Autos automatisch angleichen werden?
Wenn die Regeln über Jahre stabil wären, was Wunschdenken ist, und wir jedes Jahr Abtrieb X draufpacken, käme das Problem relativ sicher stärker zurück. Das Porpoising würde wieder früher anfangen, weil wir dann einfach so viel Abtrieb erzeugen, dass alle Wirbelstrukturen relativ stark sind. Da wären die 15 Millimeter nicht genug. Das ist ein zu kleiner Schritt. Dafür müsste man 50 Millimeter hoch.

Wie viel näher am Asphalt liegen die Groundeffect-Autos gegenüber den 2021er-Autos?
Das ist abhängig davon, wo genau man misst. Mit dem 2022er-Reglement ist die gestufte Platte am Unterboden verschwunden. Sie hatten früher den Punkt Z0, wo die Planke war. Dann kam eine Stufe mit 50 Millimetern. Der Unterboden musste flach sein. Aktuell haben wir das nicht mehr. Das heißt, man hat ein Volumen, indem man die Venturi-Kanäle bauen kann. Sie haben aber nicht mehr das Limit der maximal 50 Millimeter ab Z0. Da ein Großteil des Unterbodens gegenüber der Planke seitlich nun tiefer steht, ist man dynamisch geschätzt um 30 bis 40 Millimeter tiefer. An der Kante, wo die Wirbelstrukturen entstehen. Aber nageln Sie mich nicht auf diese Zahl fest. Dadurch erzeugt man viel Abtrieb. Wenn es aber unkontrolliert abläuft, passieren ungute Sachen.

Ist es schwerer, stabilen Anpressdruck zu erzeugen als früher, weil ein so großer Teil vom Unterboden abhängt?
An sich nicht. Davor hatten wir andere Werkzeuge, um den vorderen Nachlauf der Reifen zu kontrollieren. Die Systeme waren auch schon relativ heikel, wenn Sie zum Beispiel an den Frontflügel denken mit all den verschiedenen Wirbeln oder an die Bargeboards. Im Endeffekt spielen wir mit der Interaktion von verschiedenen Wirbeln, die davon abhängig sind, wo sich das Auto befindet. Wie man diese Wirbel zur Zusammenarbeit bringt, ist nicht unbedingt einfach. Ich würde sagen, dass die Aerodynamik davor komplizierter war.

Warum?
Mit unseren Werkzeugen ist es ganz schwierig, die vielen Wirbel mit ständiger Veränderung der Bodenfreiheit so hinzubekommen, dass sie immer tun, was wir wollen. Dieses Thema ist kleiner geworden. Es gibt keine Bargeboards mehr. Es gibt keine Deflektoren mehr in der Nähe der Reifen. Insofern ist die Korrelation zwischen CFD, Windkanal und Rennstrecke fast einfacher geworden.

Kein Team hat von 2022 auf 2023 sein Konzept radikal umgestellt. Liegt das daran, dass es innerhalb der Budget-Grenzen gar nicht möglich ist? Oder hatten alle Angst vor einem Neustart?
Es ist die Summe davon. Mit dem Budget-Cap sind selbst die großen Teams eingeschränkt. Ich glaube nicht, dass sie in der Lage sind, ein neues Auto von A bis Z zu bauen und dazu noch bis spät in die Saison entwickeln zu können. Selbst wenn man alles intern produziert, geht die Rechnung nicht mehr auf. Zudem gibt es ziemlich starke Restriktionen, was die Versuche mit CFD und im Windkanal anbetrifft – besonders, wenn man weiter vorn in der Weltmeisterschaft platziert ist. Da muss man strategisch vorgehen.

Wie?
Sagen wir, man hat 100 Windkanal-Runs. Früher waren es 250. Man stellt sich die Frage: Was mache ich mit den 100 Versuchen? Gebe ich zehn pro Bereich aus – Frontflügel, Vorderradaufhängung, Chassis, Unterboden? Oder verteile ich zum Beispiel 50 auf den vorderen Wagen und 50 auf den Unterboden und hole dort das Maximale heraus? Wenn man dazu noch die Randbedingungen vom Budget mit einrechnet und man einfach nicht alles neu machen kann: Da entsteht allgemein der Eindruck, besser in einem Bereich reinzuhauen und dort einen großen Unterschied zu machen. Für die nächste Schleife kann man dann in andere Bereiche investieren. Ansonsten verlieren Sie sich. Ein Sieben-Gänge-Menü kochen Sie zu Hause auch nicht einfach so. Manchmal sind ein paar Gänge weniger besser.

Warum ist das Red-Bull-Konzept mit den unterschnittenen Seitenkästen im vorderen Bereich und der Rampe hinten aus Ihrer Sicht so gut?
Weil das Team Weltmeister geworden ist. Das ist ganz einfach.

Lassen wir Journalisten uns da vielleicht von den Äußerlichkeiten blenden?
Sie schieben durch diese Lösung tatsächlich eine gute Luft zum Diffusor und zwischen das ▷

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hinterrad und den Diffusor. Das hat schon relativ klare Vorteile. Wir wollten im letzten Jahr durch unseren aggressiven Undercut auch eine hohe Energie reinbringen. Das hat auch funktioniert. Langfristig waren wir mit unserer Philosophie nicht in der Lage, ständig weiter draufzupacken.

Im Nachhinein ist man immer schlauer. Auch die Weltmeister hatten anfangs der letzten Saison sicher ihre Fragen. Selbst Red Bull hat keine Glaskugel. Selbst sie wussten anfangs nicht, ob das Konzept in sechs oder zwölf Monaten noch liefern wird.

Wie ist es mit der sichtbaren Verkleidung?
Der Unterboden bleibt nichtsdestotrotz der größte Treiber für Performance. Das Bodywork ist wichtig. Es macht visuell den größten Eindruck. Die Performance wird aber zum großen Teil am Unterboden gemacht. Sie müssen nur das rote Auto anschauen. Ferrari hat ein komplett anderes Konzept. Ferrari ist aber dennoch ziemlich flott unterwegs, obwohl das Bodywork komplett anders aussieht.

Im Gegensatz zum letzten Jahr konnte man mehr Teile übernehmen. Es müsste für die Entwicklung unter der Saison mehr Luft bis zur Budget-Obergrenze sein, oder?
Nicht unbedingt. 2021 haben die meisten Teams die Entwicklung sehr früh abgebrochen, um die Ressourcen auf die völlig anderen 2022er-Autos zu verschieben. In der letzten Saison haben alle Teams bis recht spät ins Jahr weiterentwickelt. Es gab eine Parallelentwicklung. Das ergab Sinn, da man Teile vom alten Auto übernehmen konnte. Wir hatten einen neuen Frontflügel kurz vor Saisonende gebracht und fahren diesen 2023 ein paar Rennen lang. Insofern rentiert sich das.

Es gab also eine andere Absprungbasis als 2021. Damals war klar: Je länger man an diesem Auto bleibt, desto weniger Zeit hat man für das neue Auto ab 2022. Da das Reglement jetzt relativ konstant ist, ist es eine andere Thematik. Der Budget-Deckel zwingt zu gewissen Übernahmen. Was wir sehen: Weil man so stark reglementiert ist mit Windkanal und CFD, ist es besser, sich auf ein Drei-Gänge-Menü zu konzentrieren als auf sieben Gänge. Sie haben einfach weniger Möglichkeiten. Deshalb will man die drei Sachen lieber wirklich gut machen als nur im Ansatz okay.

> „Die Reifen brauchen eine gewisse Gewichtsverteilung. Wenn die um ein halbes oder 0,3 Prozent falsch ist, schlägt sich das in der Balance nieder."
>
> Jan Monchaux

Haben Sie dafür ein Beispiel?
Wenn Sie verzichten, ein Chassis oder Getriebe neu zu machen, verlieren Sie sich nicht in Sachen, die eine minimale Mehr-Performance bringen. Bei einem Chassis redet man von mehreren Tausend Stunden Arbeit in der Fabrik. Wenn man sich das spart, kann man viele Teile, die man entweder auslagert oder gar nicht machen würde, intern angehen. Das ist auch effizienter im Rahmen der Budget-Deckelung. Dann kann man gegebenenfalls Teile, die mehr Performance versprechen, schneller an die Rennstrecke bringen. Das ist aber von Team zu Team unterschiedlich. Jedes Team hat eine andere Konstellation und andere Produktionsmöglichkeiten. Für uns ist es aber relativ eindeutig gewesen.

Alfa-Sauber hatte 2022 viele Zuverlässigkeitsprobleme. Reicht es, einfach neue Kühler zu bauen, oder muss man das Auto an wichtigen Stellen verstärken, was wiederum ins Gewicht geht?
Nein, das waren wirklich Themen, die mit den Kühlern zu tun hatten. Das waren auch noch drei, vier verschiedene Probleme, die obendrein ziemlich kompliziert waren. Es war aber nicht unbedingt nötig, von unserer Seite etwas an der Struktur oder an der Topologie des Autos zu ändern. Wir müssen besser werden mit der Qualitätssicherung. Oder einfach tiefer ins Detail gehen. Vielleicht haben wir uns Technologie eingebaut, für die wir Lehrgeld bezahlten.

War das der Preis dafür, dass man 2022 sehr aggressiv war und als Einziger tatsächlich das Gewichtslimit erreichte?
Zum Teil ja. Ich will es nicht zu sehr schwarz-weiß sehen. Aber wir haben viel Gewicht herausgeholt. Wir sind einen extremen Weg gegangen. Im Nachhinein hätten wir unsere internen Prüfprotokolle und unsere Erwartungshaltung anders auslegen sollen. Das haben wir nachgeholt.

Die Autos sind fast 800 Kilogramm schwer. Wie wichtig ist es, mit Ballast arbeiten zu können, also das Gewicht dort hinzuschieben, wo man es haben möchte?
Auf einer Strecke wie in Bahrain machen zehn Kilogramm zweieinhalb Zehntelsekunden auf der Uhr aus. Gehen Sie mal mit einem 30 Kilogramm schweren Rucksack laufen, und nehmen Sie ihn später ab. Da werden Sie merken, dass es einfach weniger anstrengend ist. Selbst bei einem Gewicht von 800 Kilogramm macht das einen Unterschied aus. Selbst bei 1000 PS.

Die Gewichtsverteilung ist sehr wichtig. Besonders für die Reifen. Das Schlimmste, was passieren kann, ist, über dem Mindestgewicht zu liegen und das Gewicht noch an den falschen Stellen zu haben. Dann muss man Gewicht auf die andere Achse packen, um auf die gewünschte Gewichtsverteilung zu kommen. Das macht das Übergewicht noch schlimmer. Dann stecken Sie in einem Teufelskreis.

Machen drei bis vier Kilogramm zu viel auf der Vorderachse einen so großen Unterschied?
Ja. Die Reifen brauchen eine gewisse Gewichtsverteilung. Wenn die um ein halbes oder 0,3 Prozent falsch ist, schlägt sich das gleich in der Balance, im Fahrkomfort und im Vertrauen der Fahrer ins Auto nieder.

Ein großes Thema 2022 war der Luftwiderstand. Weiß man inzwischen, warum Red Bull so überragend war?
Sie haben sicherlich keinen schlechten Motor. Das sollten wir nicht vergessen. Wenn man viel Abtrieb hat, kann man es sich erlauben, mit weniger Heckflügel zu fahren. Ich habe keine Doktorarbeit über den Red Bull geschrieben, weil wir gar nicht genügend Leute dafür haben. Es gibt Tests der FIA, insofern sind sie legal unterwegs. Auf den Bildern erkennt man, dass sie einen tendenziell weniger geladenen Flügel fahren können als die meisten. Das bringt einen Geschwindigkeitsvorteil. Das macht man, wenn man trotzdem genug Abtrieb erzeugt, um den anderen in den Kurven um die Nase zu fahren. Das zeigt nur, wie hervorragend sie bei der Aerodynamik-Entwicklung waren. ■

WILHELM

Neues Auto, altes Chassis: Alfa-Sauber konzentrierte sich auf andere Bereiche, um sich zu verbessern

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Ferrari räumt auf

Nach Teamchef Mattia Binotto muss nun auch der Chef der Ferrari-Entwicklungsabteilung, David Sanchez, die Scuderia verlassen.

Von: **Tobias Grüner**

Noch am 3. März schickte die PR-Abteilung von Ferrari eine Auflistung der wichtigsten Führungspositionen an die Medien. Darauf war David Sanchez als „Head of Vehicle Concept“ angeführt. Eine Woche später war die Liste schon wieder veraltet. Der Franzose verlässt das F1-Team vorzeitig – nach MSa-Informationen nicht ganz freiwillig.

In Bahrain hatte Teamchef Frédéric Vasseur noch versucht, gute Stimmung zu verbreiten. Setup-Probleme und der besondere Charakter der Strecke hätten zu einem hohen Reifenverschleiß am SF-23 geführt. Der Rauswurf von Sanchez deutet nun an, dass die interne Analyse doch etwas kritischer ausfiel. Der leitende Ingenieur war mehr als zehn Jahre bei der Scuderia angestellt.

Sanchez, den es angeblich zurück zu seinem Ex-Team McLaren zieht, ist nicht das erste Opfer von Vasseur. Auch in der Strategie-Abteilung wurde aufgeräumt. Nach einigen Taktikfehlern in der Vorsaison ließ Vasseur Chefstratege Inaki Rueda in eine andere Position innerhalb des Teams versetzen. In Italien machen Gerüchte die Runde, dass noch weitere Stühle wackeln. ■

XPB

Müssen außer David Sanchez noch weitere Ferrari-Ingenieure gehen?

Formel 1

Strolls Leidensweg

Zwei Tage nach dem F1-Saisonstart in Bahrain hat Lance Stroll erstmals die ganze Geschichte seines Fahrradunfalls mitsamt den Verletzungen und dem steinigen Weg zurück ins Cockpit erzählt.

Von: **Tobias Grüner**

Lange Zeit hatte Aston Martin ein großes Geheimnis um den Fahrradunfall von Lance Stroll gemacht. Zwei Tage nach seinem Comeback legte der Kanadier nun endlich alle Karten auf den Tisch. Der Pilot postete Bilder seines Aufenthalts im Krankenhaus, auf denen er mit dick bandagierten Armen zu sehen ist. Auch Röntgenaufnahmen wurden veröffentlicht, die zwei Schrauben im rechten Handgelenk zeigen.

„Am Samstag, den 18. Februar, bin ich in Spanien mit meinem Fahrrad gestürzt. Auf den Röntgenbildern war ein Bruch und eine Dislokation im rechten Handgelenk zu sehen. Dazu wurde auch noch ein Bruch im linken Handgelenk, eine Teilfraktur in der linken Hand und ein Bruch des großen Zehs an meinem rechten Fuß diagnostiziert“, schrieb Stroll. „Mein Ärzte-Team ging zunächst davon aus, dass ich die ersten paar Saisonrennen verpassen werde. 48 Stunden nach dem Unfall hat Dr. Javier Mir dann eine erfolgreiche Operation am rechten Handgelenk durchgeführt. Leider war es nicht möglich, die Brüche in meiner linken Hand und am Zeh zu fixieren. Zu Beginn kamen die Fortschritte nur langsam. Ich brauchte selbst für alltägliche Arbeiten im Haushalt Hilfe. Aber dank eines harten Reha-Programms wurde es mit jedem Tag besser. Am vierten Tag konnte ich die Schiene ablegen, und mir wurde erstmals bewusst, dass eine Chance zum Renneinsatz in Bahrain besteht.“ ■

LANCE STROLL / INSTAGRAM

Lance Stroll verriet, wie er sich ins Cockpit zurückgekämpft hat

NACHRICHTEN

HARDWARE STEHT
McLaren-Teamchef Andrea Stella hat verraten, dass die Bauarbeiten am neuen Windkanal in Woking kürzlich beendet wurden. Bis die ersten Modelle darin getestet werden können, dauere es aber noch ein paar Monate. Erst im Juni sollen alle Installations- und Kalibrierungsarbeiten abgeschlossen sein.

FIA-PRÄSIDENT TRAUERT
Saif bin Sulayem, der Sohn von FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem, ist bei einem Autounfall in Dubai ums Leben gekommen. Das hat der Weltverband nun offiziell bestätigt. Saif bin Sulayem war wie sein Vater auch im Motorsport aktiv. In der Saison 2016/17 ging er in der UAE-Formel-4-Meisterschaft an den Start und trat dabei u. a. gegen die aktuellen F1-Piloten Oscar Piastri und Logan Sargeant an. Danach beendete er allerdings seine aktive Rennkarriere.

DER RUBEL ROLLT
Der F1-Fanartikel-Verkauf hat sich nach Angaben des E-Commerce-Betreibers Fanatics 2022 um 101 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gesteigert. Vergleicht man die Zahlen mit 2018, beträgt der Anstieg sogar 1084 Prozent. Die größten Merchandising-Umsätze macht die Königsklasse demnach in den USA, gefolgt von Großbritannien und Australien.

AND THE OSCAR GOES TO
Michelle Yeoh, die aktuelle Freundin von Ex-FIA-Präsident Jean Todt, hat den Oscar als beste Hauptdarstellerin gewonnen. Die malaysische Schauspielerin bekam den prestigeträchtigen Preis für ihre Rolle im Film „Everything Everywhere All at Once“.

F1-ZEITPLAN JEDDAH
Training 1: Fr. 14.30 Uhr
Training 2: Fr. 18.00 Uhr
Training 3: Sa. 14.30 Uhr
Qualifikation: Sa. 18.00 Uhr
Rennen: So. 18.00 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schadensfall

MOTORSPORT IMAGES

Sekunden vor dem Crash: Romain Grosjean verfolgt den aus der Box gekommenen Scott McLaughlin

Der IndyCar-Auftakt in den Straßen von St. Petersburg sorgte zwischenmenschlich und finanziell für reichlich Kummer. Vor dem zweiten Saisonlauf auf dem Highspeed-Oval in Texas haben viele Buchhalter der Teams schon jetzt Albträume.

Von: **Philipp Körner**

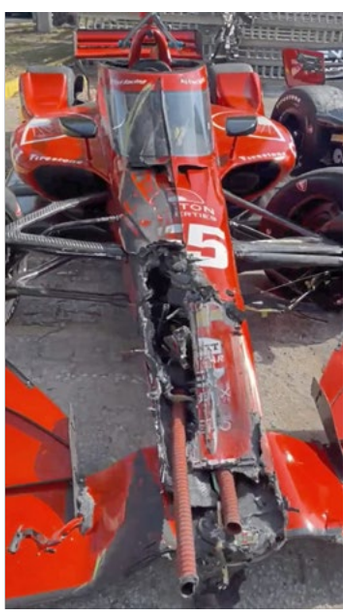
Marcus Ericsson war einer der wenigen gut gelaunten Fahrer nach dem ersten Saisonrennen. Auf die Frage, ob er es sich wie viele an diesem Tag mit jemandem verscherzt hätte, lächelte der schwedische Sieger nur: „Ich bin glücklich mit meinen Kollegen im Feld, von meiner Seite gibt es also keinerlei Beschwerden." Doch auch der Ganassi-Pilot gab im Anschluss zu, in einigen Situationen ungewollt Kontaktsport ausgeübt zu haben. „Will Power und ich sind mit unseren Rädern aneinandergeraten. Daraus entstand das Durcheinander, infolgedessen Colton Herta abflog. Ich bin hieran aber unschuldig!"

Das besagte Duell zwischen Andretti-Youngster Herta und Penske-Pilot Power lieferte wiederum das kräftigste Zitat des chaotischen Wochenendes. Beim Betrachten der Wiederholungen ärgerte sich der zur Rennhalbzeit ausgefallene Herta ungefiltert im TV: „Dann hat er mich getroffen, der Arsch." Power, der nach dem Kontakt in der achten Kurve und einer Rückversetzung ans Ende des Feldes noch auf Rang 7 ins Ziel kam, entgegnete: „Er muss gewusst haben, dass ich da war. Das Resultat der Situation tut mir leid." Während der amtierende Meister mit Schadensbegrenzung abreiste, muss es sich für Herta wie „Und täglich grüßt das Murmeltier" anfühlen. Vor der Saison hatte er angekündigt, dass das Team mehr von Rennen zu Rennen denken will. Dafür gingen er und seine Truppe in eine detaillierte Fehleranalyse. Am Ende bleibt trotzdem wieder ein bitterer Ausfall auf einem Stadtkurs – die Paradestrecke von Andretti Autosport.

Vierfach-Drama für Andretti

Deutlich schmerzhafter war für Michael Andrettis Team jedoch der Ausfall von Romain Grosjean. Der französische Pole-Setter dominierte die Startphase und führte die ersten 31 Runden des 100 Umläufe langen Auftakts an. Danach übernahm zwar Penske-Mann Scott McLaughlin den Platz an der Sonne. Romain Grosjean hielt allerdings beim Strategie-Wettstreit mit guter Pace dagegen und sah in Runde 71, wie sein Rivale direkt vor ihm aus der Boxengasse schoss. Anschließend rasten beide nebeneinander in die vierte Kurve – und schlugen nach einem Kontakt dort ein.

Fast dasselbe Szenario hatte sich bereits in Runde 36 ereignet, als McLaughlin auf der weicheren Mischung auf die Buckelpiste zurückkehrte. Auch hier kam es zur Berührung, die im Vergleich zu schwach für gravierende Folgen ausfiel. Diese traten dann ein Renndrittel später ein und ließen Grosjean am Funk wüten: „Was ist falsch mit ihm?! Ich war vor ihm, verdammt." Scott McLaughlin konnte aus den Stapeln befreit werden und mit einer Durchfahrtsstrafe im Gepäck auf Rang 13 ins Ziel einlaufen. Wie sein Kollege Power äußerte er sich so erst nach dem Rennen. Der Neuseeländer übernahm die Verantwortung und brach danach zu Grosjean auf, der ihn freundschaftlich in den Arm nehmen sollte. Wenigstens diese Wogen sind vor Texas also geglättet.



SERIEN-PRÄSIDENT JAY FRYE VIA TWITTER

Ein Twitter-Video zeigt das Wrack von Pedersen – der Aeroscreen hielt

Für die Buchhaltung von Andretti bringt das nur wenig Trost. Denn neben Herta und Grosjean crashten auch die weiteren Kollegen Kyle Kirkwood und Devlin DeFrancesco. Während Kirkwood nach einem Ritt über (!) gestrandete Autos auf P15 beenden sollte, war DeFrancesco in den brutalen Startcrash involviert. Sein brandneues Monocoque wurde nach einem Dreher durch den heranrauschenden Foyt-Fahrer Benjamin Pedersen einen Meter hochkatapultiert. Beide blieben unverletzt. Allein das anfängliche Drama beschädigte fünf Autos schwer, darunter die zwei Shank-Renner – ironischerweise auf Andretti-Basis – und beide Foyt. Über den Nachmittag sind laut ersten Analysen drei Monocoques zerstört worden. Kaputtes Bodywork und defekte Aufhängungen fegten ebenso die Lager der Zulieferer leer. Für Texas (2. April) hoffen alle im Feld auf ein Ausbleiben des dort traditionellen Chaos. Beruhigt wird dafür der McLaren-Mann Patricio O'Ward anreisen: Der rennzerstörende Schluckauf im Motor-Plenum kann auf Ovalen nicht erneut auftreten. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Automobil-Award für Familien

100 % alltagsrelevante Auswahlkriterien.

Mehr als 110 Modelle stehen zur Wahl.

AUTO STRASSENVERKEHR

FAMILIEN AUTO des Jahres 2023

Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie mit etwas Glück einen **Kia Sportage 1.6 T-GDI 48V DCT Spirit** im Wert von 40.250 €!

Alle Informationen zur Online-Wahl in den Heften 7-12 – im Handel oder unter www.autostraßenverkehr.de/heft

AUTO STRASSENVERKEHR 70 JAHRE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die beiden Toyota spulten beim Vortest in Sebring fast 600 Runden ab und markierten die vier schnellsten Rundenzeiten

MOTORSPORT IMAGES

Die Doppelgänger

Am nächsten Wochenende startet die Sportwagen-WM (WEC) im Rahmenprogramm der IMSA-Serie in Sebring in ihre elfte Saison. Dann treffen die WM-Hypercars erstmals auf die LMDh-Autos der IMSA. Die BOP ist schon raus, und es gibt erste Einschätzungen vom WM-Prolog-Test am letzten Wochenende. Der Hauptdarsteller in Sebring ist aber die IMSA-Serie – mit ihrem 12h-Klassiker.

Von: **Marcus Schurig**

Seit 2019 darf die Sportwagen-WM als Nebendarstellerin beim größten IMSA-Lauf in Sebring mitfahren – das schönt vor allem die Zuschauerstatistik der WEC. Das Doubleheader-Konzept steht jedoch vor dem Aus: Vielleicht gibt es noch einen letzten gemeinsamen Sebring-Auftritt 2024, danach ist definitiv Schluss. Die WEC will nicht mehr Rahmenprogramm sein – das geziemt sich nicht für eine WM. Vermutlich baut sich die WEC ihr eigenes US-Rennen, vielleicht in Indianapolis. Da fährt man dann wieder vor 5000 Fans, so wie früher in Austin. In Sebring kommen 160 000 ...

Aber ehrlich: Alle sind froh, wenn der Doubleheader weg ist, aus vielen Gründen. Die Hotelzimmerpreise sind jenseits von obszön, alles ist überfüllt – vom Fahrerlager über die Parkplätze bis zu den Toiletten. Doch in diesem Jahr macht der Doppelpack in Sebring ein letztes Mal Sinn. Warum? Die neuen LMDh-Autos aus der IMSA, die in Daytona im Januar ihr Debüt gaben, treffen beim WM-Start auf ihre europäischen Hypercar-Widersacher.

Porsche und Cadillac repräsentieren die US-Fraktion, Toyota und Peugeot bekommen in der Hypercar-Klasse Unterstützung von Ferrari. Fünf Hersteller in der neuen gemeinsamen Topklasse – da kann man nicht meckern. Die WEC und Le Mans haben ihre Strahlkraft wiedergefunden – es wurde aber auch Zeit.

Gespannt wie der Teufel?

Die große Frage lautet, ob der Spagat mit den zwei Klassen gutgeht. Die Balance of Performance (BOP) soll ja die Chancengleichheit der beiden Konzepte sicherstellen. Letzte Woche Mittwoch kam die erste BOP-Version, die ja mehr oder weniger auch die letzte bis Le Mans sein soll: ACO und FIA wollen die Grundarchitektur der BOP-Einstufung nicht mehr anfassen, obwohl bis Le Mans noch drei Rennen ausstehen.

Für Sebring gilt insofern eine Sonderregelung, als die WEC die Rennen in Portimão, Spa und Le Mans in einen BOP-Cluster gepackt hat. Zunächst Sebring: Das Gewichtsdelta bei den Herstellern reicht von 938 Kilo (Cadillac) bis 962 Kilo (Toyota), nur die Privatteams Vanwall und Glickenhaus fahren an der Untergrenze von 1030 Kilogramm. Bei der Leistung liegen zwischen den fünf Herstellern bzw. sieben Marken nur 9 kW – also etwa 12 PS. Die Hypercars dürfen ihre elektrische Energie erst ab 190 km/h boosten, Peugeot ab 150 km/h, weil sie als einzige Marke mit den ursprünglichen WM-Reifen fahren, die vorne und hinten gleich breit sind. Auch das Delta bei der zulässigen Energiemenge pro Stint beträgt nur 13 Megajoule.

Für den BOP-Cluster bis einschließlich Le Mans dürfen die Hypercars zum Teil deutlich Gewicht ausladen, Toyota zum Beispiel 19 Kilo. Die Leistungen sowie die Energiemengen pro Stint sinken für beide Konzepte leicht, die Grenzgeschwindigkeit für die Hybridnutzung der Hypercars bleibt weiter bei 190/150 km/h.

Grau ist alle Theorie, der grüne Baum begann in Sebring mit zweitägigen Testfahrten am letzten Wochenende, wo die Teams in vier Sessions über 12 Stunden Fahrzeit geboten bekamen. Und

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sehen wir in Sebring den letzten Doubleheader von IMSA und WEC? Die WM will ein eigenes US-Rennen – auch wenn sie dann vor deutlich weniger Fans fahren muss.

wie ging die Sache in der neuen BOP-Topklasse aus? Toyota markierte in drei von vier Sitzungen die beste Rundenzeit, Cadillac war einmal fixer, Porsche, Ferrari und Peugeot fehlten zwischen vier und acht Zehntel auf die Bestwerte. Aussagekraft? Eher eingeschränkt. Der Toyota-Bestwert von 1.48,208 min belegt nichts und alles. Die alten IMSA-DPI schafften schon mal 1.45-tief, Ferrari fuhr beim ersten Sebring-Test angeblich 1.46,5 min. Sie sind verwirrt? Wir auch. Testfahrten sind bezogen auf Rundenzeiten nutzlos – aber das wussten wir schon. Zu notieren waren beim Test ein Unfall von Calado im Ferrari und Zuverlässigkeitsthemen bei Peugeot.

Erst im Zeittraining für das 1000-Meilen-Rennen der WEC, das am Freitag um 12.00 Uhr Ortszeit startet, werden wir mehr erfahren über die BOP und die realen Kräfteverhältnisse, das Rennen wird der wahre Prüfstein. Der Test war heiße Luft – das geben sogar die Hersteller-Vertreter im Sebring-Fahrerlager zu, obwohl die sich laut sportlichem WM-Reglement ja niemals mehr zur BOP äußern dürfen ...

GTP: Neue BOP-Einstufung

Auch wenn es die WEC nicht hören mag: Der Hauptdarsteller in Sebring ist das 12h-Rennen der IMSA-Serie. In der GTP-Topklasse wäre da erstens eine neue BOP zu berücksichtigen. In Daytona gaben ja Acura und Cadillac den Ton an, auch wenn der siegreiche Acura nachträglich bestraft wurde (siehe Seite 19).

Ob das der Grund ist, warum Acura im Vergleich zu Daytona mit 24 Kilo am meisten Gewicht zuladen muss? Eher nein, denn die BOP für Daytona ist erstens immer ein Sonderfall, zweitens fuhren in Daytona alle GTP mit dem Basisgewicht von 1030 Kilo, einfach, weil es das erste Rennen mit den neuen Topautos war. Auch Porsche muss 18 Kilo zuladen, Cadillac und BMW 8 bzw. 10 Kilo. Bei der Maximalleistung liegt Acura mit 707 PS vor Porsche (703 PS) sowie Cadillac und BMW (697 PS). Acura hat die größte Energiemenge pro Stint (917 MJ), BMW und Cadillac markieren mit 905 MJ die untere Grenze. Alle neuen Einstufungswerte wurden im Februar bei einem separaten Test in Sebring validiert.

Die Anpassungen sind augenscheinlich gering, was damit zu tun hat, dass die vier Hersteller ihre Autos nach dem gleichen Reglement gebaut haben, mit den gleichen Performance-Fenstern. Das hohe Maß an Gleichheit soll sicherstellen, dass trotz Konzeptunterschieden, zum Beispiel beim Motor, keine großen BOP-Änderungen notwendig sein sollten. Wie sich die BOP-Anpassungen in der GTP-Topklasse für Sebring auswirken, wird man erst nach Qualifying und Rennen wirklich bewerten können.

911 GT3 R mit mehr Power

Größere Anpassungen hat es dafür in den GT3-Klassen GTD und GTD-Pro gegeben. In Daytona dominierte Mercedes das Rennen, die neuen GT3-Autos von Porsche, Lamborghini und Ferrari waren chancenlos, ebenso wie der BMW M4 GT3. Über die Hintergründe für die deutliche Schlechterstellung der GT3-Neuwagen wird immer noch spekuliert. IMSA hat in vertraulichen E-Mails an die GT-Hersteller darauf verwiesen, dass es im Vorfeld Ungereimtheiten gab – was in der Regel bedeutet, dass IMSA Sandbagging unterstellt.

Der größte Profiteur der neuen BOP ist Porsche: Der 911 GT3 R darf jetzt mit zwei 38er-Restriktoren antreten – 5 mm mehr als in Daytona. Auch der neue Lamborghini Huracán GT3 fährt mit einem 2 mm größeren Restriktor, der Ferrari 296 GT3 darf mit mehr Ladedruck antreten, wenngleich auch mit 15 Kilo mehr Gewicht. Im Gegenzug dürfen Acura, Aston Martin, BMW, Corvette und Lexus jeweils 15 Kilo ausladen, der in Daytona dominante Mercedes AMG muss hingegen 15 Kilo zuladen. Im Fahrerlager herrscht Konsens darüber, dass die neue BOP die GT3-Autos näher zusammenführen wird. Wie sich diese Änderungen im Detail auswirken, bleibt jedoch abzuwarten.

In der WEC stehen 37 Rennwagen am Start (11 Hypercars, 12 LMP2 und 14 GTE-Am). Die 71. Ausgabe des 12h-Rennens, die am kommenden Samstag um 10.10 Uhr Ortszeit gestartet wird, setzt bei der schieren Feldstärke mit 54 Rennwagen sogar noch einen drauf: In der GTP-Topklasse sind acht Wagen gemeldet, die LMP2 und LMP3 stellen 18 Fahrzeuge, in der GTD-Klasse für Pro-Am-Fahrerpaarungen sind 20 GT3-Autos genannt, dazu kommen acht Nennungen in der GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte Teams.

Die Veranstaltung in Sebring ist seit Monaten ausverkauft, die Fans werden also einen tollen Rahmen für den vermutlich letzten Doubleheader von IMSA und der Sportwagen-WM bieten.

Ein Grund für den großen Hype: Erstmals seit über 50 Jahren steht in der Topklasse des Langstreckensports wieder ein Werks-Ferrari am Start: Der neue Ferrari 499P sorgt nicht nur bei den US-Fans für Aufregung, sondern auch weltweit. Niemals zuvor haben sich mehr Medienvertreter in Sebring akkreditiert als in diesem Jahr. ■

MOTORSPORT IMAGES

Dem schnellsten Ferrari 499P fehlte eine Sekunde auf den Toyota-Bestwert

MOTORSPORT IMAGES

Porsche-Pilot Michael Christensen lag mit sieben Zehnteln Rückstand auf P5

MOTORSPORT IMAGES

Peugeot schaffte nur 69 Runden, Toyota kam auf knapp 600 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bei den Test- und Einstellfahrten war bis auf Konrad Motorsport kein Top-Team vertreten

NLS

Erste Tuchfühlung

Die neue Nordschleifen-Saison steht in den Startlöchern. Mit den Test- und Einstellfahrten wollten sich die NLS-Teams ein Warm-up vor dem Saisonstart am kommenden Wochenende gönnen. Der Wettergott machte dem ersten Schaulaufen aber teilweise einen Strich durch die Rechnung.

Von: **Bianca Leppert**

Eigentlich hätten die Teams am vergangenen Wochenende reichlich Zeit gehabt, um sich nach der Winterpause bei den Test- und Einstellfahrten wieder in Schwung zu bringen und damit bestens für den ersten Lauf der Nürburgring Langstrecken-Serie am kommenden Samstag bereit zu sein. Am Freitagnachmittag stand die Kurzanbindung der Grand-Prix-Strecke auf dem Menü. Diese Gelegenheit nutzten einige Teilnehmer, auch wenn sich die Piste nass präsentierte.

Wanderung um die Schleife

Am Samstag gab es allerdings kein Erbarmen mehr, und die Eifel zeigte sich von ihrer typisch launischen Seite. Bei minus drei Grad wurde das Programm, das von 9.30 bis 17 Uhr auf der Nordschleife angesetzt war, abgesagt. Manche Teams brachte das dazu, ihre Sachen zu packen und abzureisen. Schließlich standen die Chancen für den verbleibenden Sonntag nicht viel besser.

Andere machten das Beste aus der Situation und riefen zum Wandertag auf. So zum Beispiel Sorg Rennsport. „Wir sind zehn Kilometer um die Nordschleife gelaufen und haben auf dem Weg eine Versorgungsstation mit Tee, Kaffee und Kuchen aufgebaut“, sagte Benjamin Sorg. „Uns ging es darum, das Teamgefühl zu stärken.“

Wieder andere nutzten die Zeit geduldig, um die Autos noch einmal durchzuchecken und zu optimieren. Sie sollten für den Optimismus belohnt werden. Am Sonntag zog zwar erst Nebel auf, doch mit einer Stunde Verspätung heulten ab 10.30 Uhr sieben Stunden lang die Motoren auf weitestgehend trockener Bahn. Im Vorfeld hatten sich einige Top-Teams wie Falken Motorsport, Rutronik Racing oder Abt Sportsline angekündigt, doch am Ende warfen viele die Pläne aufgrund der Wettervorhersagen kurzfristig über Bord. So blieb der Lamborghini Huracán von Konrad Motorsport mehr oder weniger der einzige GT3-Renner, der aus dem Winterschlaf geweckt wurde.

Dafür tummelten sich viele andere interessante Protagonisten auf dem Asphalt. Vor allem die Teams aus der GT4-Klasse rücken in diesem Jahr etwas mehr in den Fokus. Denn derzeit zeichnet sich ab, dass es mehr als sieben Starter sein werden.

GT4 als Meisterklasse?

Damit ist mit dem neuen Punktesystem die Voraussetzung erfüllt, dass die Klasse theoretisch den Meister stellen könnte. Ein möglicher Grund für den Zuwachs: der plötzliche Wegfall der DTM Trophy. Vor allem Toyota dürfte einige Autos stellen.

„Wir haben zwei Toyota Supra GT4 am Start“, so Ring Racing-Teamchef Uwe Kleen. „Insgesamt rechnen wir in der Klasse mit sechs Supra. Es wäre schön, wenn noch ein paar Aston Martin oder Mercedes dazukommen und die GT4 mal wieder richtig aufl ebt.“ Einer seiner Kutscher: Andreas Gülden. „Ich habe es immer gemocht, Autos ohne Fahrhilfen zu fahren. Aber wenn du es richtig machst, macht es wahnsinnig Spaß, so auf der Nordschleife unterwegs zu sein.“ Ring Racing betreut in diesem Jahr neben den GT4-Toyota zudem mehrere Hyundai, die in der VT2 antreten werden.

Auch Sorg Rennsport testete am Sonntag fleißig. Wie Ring Racing tritt man unter anderem in der VT2 an. Drei BMW in der VT2-Heck-Kategorie sind gemeldet. Ebenfalls wieder im Sorg-Portfolio: Mit einem BMW wird man in der Front-VT2-Kategorie starten. Daneben sind zwei Porsche Cayman in der Cup3-Klasse geplant und sporadische Auftritte in der Cup2-Klasse mit dem Porsche 911 GT3 Cup.

Auf die Cup2-Klasse dürfen sich die Fans, so wie es aussieht, besonders freuen. Denn auch die ist wieder gut besetzt. Unter anderem bereitete sich auch Mühlner Motorsport mit zwei Cup-Elfern bei den Einstellfahrten auf den Saisonstart vor. „Wir haben die Autos über den Winter komplett neu aufgebaut und wollten den Jungs die Gelegenheit geben, sich einfach wieder daran zu gewöhnen“, sagte Martin Mühlner. Das Auto mit der Besetzung Peter Terting/Marcel Hoppe zählt dabei sicherlich zum Favoritenkreis auf den Meistertitel in der Cup3.

Ebenfalls dabei: Krämer Racing. „Es hat richtig Spaß gemacht, wir sind endlich wieder zuhause“, sagte Karsten Krämer, der selbst am Lenkrad drehte. „Wir waren im Winter zwar in Spanien und Portugal, aber das ist eben nicht die Nordschleife.“ Insgesamt drei GT3-Cup und drei Porsche Cayman sind bei Krämer Racing geplant.

Bleibt nur zu hoffen, dass sich der Wettergott bei NLS1 gnädig zeigt und dieses Mal dem Samstag den Vorzug gibt. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA-Meisterschaft: IMSA bestraft Daytona-Gesamtsieger

Harte Strafe für das Shank-Team

Über fünf Wochen nach dem 24h-Rennen bestraft die IMSA das siegreiche Acura-Team Meyer Shank Racing, das den Sensor für die Reifenluftdrücke vorsätzlich falsch gefüttert hatte. Zwar behält das Team den Daytona-Sieg, doch die Punkte sind futsch, dazu ist eine Strafe von 50 000 US Dollar fällig.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Bereits wenige Tage nach dem Debüt-Sieg des neuen Acura ARX-06 in Daytona hatte das Honda Performance Department (HPD) bei der Aufbereitung der Renndaten festgestellt, dass das siegreiche Einsatzteam Meyer Shank Racing offenbar vorsätzlich die Daten für die Überwachung des Reifen-Luftdrucks manipuliert hatte. In der IMSA-Serie ist seit 2022 eine Druckuntergrenze festgelegt, die von IMSA über ein TPMS-Kontrollsystem überwacht wurde. HPD informierte daraufhin sofort den Ausrichter IMSA.

IMSA

Acura-Teamchef Michael Shank hat die Verantwortung übernommen

Am 8. März wurde die Strafe verkündet: Abzug aller Punkte, eine Strafe von 50 000 US Dollar, dazu eine Bewährungsstrafe für Teamchef Michael Shank und die Suspendierung des verantwortlichen Renningenieurs, Ryan McCarthy. Den Sieg darf das Meyer Shank-Team aber behalten.

HPD-Präsident David Salters erklärte: „Wir sind extrem enttäuscht über das vorsätzliche Fehlverhalten des Teams, und wir tolerieren aus Prinzip keinerlei Abweichungen von den Regeln des Ausrichters." Teamchef Michael Shank übernahm die volle Verantwortung und trennte sich mit sofortiger Wirkung von dem verantwortlichen Ingenieur. Im IMSA-Fahrerlager wird allerdings kritisiert, dass der Ingenieur womöglich nur ein Bauernopfer sei, denn bei der Justierung der Kaltluftdrücke sind immer mehrere Teammitglieder involviert. Der Verdacht läge daher nahe, dass weit mehr Teammitglieder von dem vorsätzlichen Datenbetrug gewusst haben mussten. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

499P: 24 000 TESTKILOMTER

Am Rande des WEC-Prolog-Tests am vergangenen Wochenende in Sebring bestätigten Ferrari-Ingenieure die Kilometerzahl aller absolvierten Tests mit dem neuen Hypercar 499P: Insgesamt hatte Ferrari bis Anfang März knapp über 24 000 Testkilometer abgespult. Im März folgte dann noch ein dreitägiger Langstreckentest in Portimão. Die Kilometeranzahl vom letzten Test in Portugal wurde allerdings nicht genannt.

GLICKENHAUS OHNE TESTS

Der amerikanische Rennsport-Tycoon Jim Glickenhaus will in dieser Saison beim 24h-Rennen in Le Mans zwei Fahrzeuge einsetzen, auf dem zweiten Glickenhaus 007 Pipo soll auch der deutsche GT-Pilot und DTM-Meister Maximilian Götz zum Einsatz kommen, dessen Auto in Le Mans angeblich unter Bewerbung des Sponsors BWT laufen wird. Götz war auch in Sebring vor Ort. Glickenhaus-Teamchef Luca Ciancetti bestätigte, dass das Glickenhaus-Team seit dem letzten Renneinsatz in Monza im Juli 2022 keine weiteren Testfahrten mehr bestritten hat.

CGR-CADDY AUS WENDLINGEN

Der ehemalige Porsche-Ingenieur Stephen Mitas setzt in diesem Jahr den Chip Ganassi Racing-Cadillac für Richard Westbrook, Earl Bamber und Alex Lynn in der Sportwagen-WM ein. Mitas bestätigte, dass man zusammen mit Chip Ganassi Racing mittlerweile einen großen Workship in Wendlingen nahe Stuttgart bezogen habe.

VERLÄNGERTER FLORIDA-TEST

Sowohl Toyota als auch Corvette werden nach dem Doubleheader in Sebring vor Ort bleiben und weitere Tests durchführen. Toyota will den Feinschliff an dem upgedateten GR010 intensivieren, Corvette plant einen Dreitages-Test mit der neuen Corvette Z06 GT3.R.

TOYOTA

TOYOTA ALS WM-FAVORIT?

Toyota war beim Sebring-WEC-Test konstant schnell und verbuchte bei drei der vier Testsessions die Bestzeit. Für viele WM-Beobachter ist Toyota der Topfavorit für die Saison 2023. Die Gründe liegen auf der Hand: Toyota sammelt seit über zwei Jahren Erfahrungen mit dem Hypercar-Konzept, wenn auch gegen schwache Gegner. Das für 2023 upgedatete Auto ist deutlich leichter als 2022, dazu gibt es zahlreiche aerodynamische Retuschen. „Wir haben bisher noch nie die wahre Pace des Toyota GR010 Hybrid gesehen", sagt ein Werks-Ingenieur von der Konkurrenz. „Das hohe Gewicht hat die Performance sehr gut verschleiert. Jetzt sind sie wirklich schnell, dazu hat Toyota mittlerweile ein sehr zuverlässiges Auto. Wer soll die in diesem Jahr schlagen?"

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Aus Erfahrung gut: Den letzten seiner sechs Mexiko-Siege feierte Ogier im Toyota

ROESELER

Neuer Höhenrausch

Beim dritten von zwölf WM-Läufen wechseln die weltbesten Rallyepiloten auf den bevorzugten Schotterbelag. Die Freude darüber hält sich in Grenzen. Neben Temperaturen um 30 Grad Celsius machen den Teams und Motoren in Mexiko Höhen bis 2700 Meter über Normalnull zu schaffen.

Von: **Reiner Kuhn**

M-Sport-Speerspitze Ott Tänak ist nach seinem Sieg in Schweden obenauf und dennoch in der Bredouille. Denn der Tabellenführer aus Estland muss beim dritten von insgesamt 13 WM-Läufen zuerst in die Bahn. Nicht nur Tänak weiß: Nirgends ist der Straßenfeger-Effekt spürbarer als auf den Schotterstraßen rund um Leon mit ihrer losen Sandauflage.

Auf der Wertungsprüfung „El Chocolate“ erreichen die Teams bei 2700 Metern über Meereshöhe den höchsten Punkt der WM-Saison. So weit oben fällt auch den rund 400 PS starken Turbo-Vierzylindern das Atmen schwer, und die Triebwerke büßen bis zu 25 Prozent ihrer Leistung ein. Die in Mexiko erstmals eingesetzten 136 zusätzlichen PS aus der Hybrideinheit gewinnen dort eine besondere Bedeutung. Auch deshalb haben alle Werksteams vor dem ersten Überseelauf in der spanischen Sierra Nevada auf knapp 2500 Metern Höhe getestet. Kopfzerbrechen könnte den Teams in Mexiko die hohen Temperaturen und die dadurch kniffligere Kühlung der Einheitsbatterie bereiten.

Ogier mit Rückenwind

Will man einen Favoriten ausmachen, kommt man an Monte-Sieger Sébastien Ogier nicht vorbei. Der Teilzeit-Werksfahrer kann auf sechs Siege und zwei zweite Plätze in Mexiko zurückblicken und hat als WM-Fünfter nahezu eine ideale Startposition.

Der ultrakompakte WM-Lauf kommt trotz 23 zumeist bekannten Wertungsprüfungen über insgesamt 320,23 km auf nur 971,32 Gesamtkilometer und dürfte damit der kürzeste der Saison werden. Für Extraspannung dürfte

ROESELER

Muss zuerst auf die Strecke: Tänak

der finale Schlussspurt sorgen. Denn ausgerechnet vor der abschließenden Powerstage müssen die WM-Asse die mit 35,63 km längste Prüfung des ganzen Wochenendes absolvieren.

Die Spitze des nur 32 Teams zählenden WM-Feldes bilden zehn Rally1-Hybride von Ford (3), Hyundai (3) und Toyota (4). Von den 15 Teams in der zweiten Liga sind zehn in die WRC2 eingeschrieben, darunter mit Gus Greensmith, Adrien Fourmaux und Oliver Solberg drei Piloten, die im Vorjahr noch in der Topliga um WM-Punkte kämpften. Das Feld komplettieren je ein Privatier aus Paraguay und Kanada im Ford Fiesta Rally3 sowie zwei Mexikaner mit ihren frontangetriebenen Renault Clio Rally5. ■

WM-NACHRICHTEN

SPÄTER PROBEGALOPP

Nicht nur M-Sports WRC-Pilot Adrien Fourmaux war am vergangenen Samstag noch bei der über neun Prüfungen mit insgesamt 70 WP-Kilometer führenden Malcom-Wilson-Rallye rund um die Firmenzentrale in Cockermouth im Einsatz, sondern auch Jourdan Serderidis. An der Seite des Privatiers nahm im Rally1-Hybrid für einmal WRC2-Pilot Grégoire Munster Platz. Am Sonntag flogen allesamt nach Mexiko. Für Munster steht dort allerdings nur die Streckenbesichtigung auf dem Programm.

NEULAND MEXIKO

Nicht nur M-Sport-Werksfahrer Pierre-Louis Loubet reist zum ersten Mal nach Mexiko. Auch Toyota-Pilot Takamoto Katsuta hat die kniffligen Schotterstrecken noch nie unter die Räder genommen. Anders Hyundai-Teilzeitpilot Dani Sordo, der hier zum zwölften Mal am Start steht. Nur Sébastien Ogier kennt die Anforderungen besser. Bei einem Dutzend Auftritten grüßte der siebenmalige Champion vom obersten Podiumsplatz. Auch die WRC2-Asse Oliver Solberg und Emil Lindholm kämpfen in Mexiko erstmals um WM-Zähler.

GIPFELTREFFEN IN DER WRC2

Von den zehn WRC2- Akteuren, die zum ersten Überseelauf reisen, machen sich über die Hälfte Hoffnungen auf den Titel. Ganz oben Titelverteidiger Emil Lindholm, Schweden-Sieger Oliver Solberg und die in dieser Saison erstmals am Start stehenden Gus Greensmith und Kajetan Kajetanowicz (alle Skoda). Auf der Rechnung haben sollte man aber auch M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux. Sein Ford-Markenkollege Martin Prokop hat zwar die meiste Mexiko-Erfahrung, wird aber nur bei einigen ausgewählten Läufen am Start stehen und sich auf die Rally-Raid-WM konzentrieren. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bis Frontschürze und Kennzeichen futsch waren, bot der neue Yaris eine gute Vorstellung

TOYOTA

Wettbewerbs-Debüt des Toyota GR Yaris Rally2

Frühe Jungfernfahrt

Neun Monate vor seiner Homologation debütierte der Toyota GR Yaris Rally2 bei der japanischen Shinshiro-Rallye. Am Steuer saß Norihiko Katsuta, Vater von Toyota-Werkspilot Takamoto Katsuta.

Von: **Reiner Kuhn**

Toyota scheint nichts dem Zufall zu überlassen. Mit Hochdruck arbeitet ein knapp 30 Personen umfassendes Entwicklungsteam am Toyota GR Yaris Rally2. Das erste Kundensportmodell der Weltmeister soll die etablierte Konkurrenz von Citroën, Ford, Hyundai und Platzhirsch Skoda nicht nur in der zweiten WM-Liga aufmischen, sondern auch in kontinentalen, regionalen und nationalen Meisterschaften.

Während in Europa die Entwicklung auf Hochtouren läuft. spult man nach zwischenzeitlichen Asphalttests wieder auf Schotterpisten Testkilometer ab, um bis zum Herbst die finale Konfiguration und das Basis-Setup für die Kundschaft festzulegen. Derweil sammelt man in Japan nebenbei wichtige Wettbewerbserfahrung. Norihiko Katsuta, Vater von Toyota-Werkspilot Takamoto Katsuta, rückte beim zweiten Lauf zur japanischen Rallye-Meisterschaft mit einem Testträger mit Sonderzulassung in einer offenen Klasse aus.

Musste sich der 54-Jährige auf der allerersten Wertungsprüfung noch mit der elftschnellsten Zeit zufriedengeben, gab er sich eine WP später nur Heikki Kovalainen im Skoda Fabia Rally2 geschlagen und etablierte sich als hartnäckigster Verfolger des amtierenden Champion. Zwei Prüfungen vor Schluss streifte Katsuta bei einem Dreher die Frontschürze ab und wurde daraufhin vom Veranstalter aus dem Rennen genommen, weil am Wettbewerbsfahrzeug nach dem Zwischenfall das amtliche Kennzeichen fehlte.

Der in Japan auch anwesende Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala zeigte sich vor seiner Abreise in Richtung Mexiko durchaus zufrieden: „Das Auto machte einen guten Eindruck. Jetzt gilt es, das gesamte Paket weiterzuentwickeln, vom Chassis über den Dreizylinder-Turbomotor bis hin zum Fahrwerk oder zur Kraftübertragung.“ ■

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Knacker greift oben an

Dicke Überraschung von Nico Knacker. Der 25-Jährige will mit einem Hyundai i20 Rally2 die etablierten DRM-Asse fordern.

Neue Konkurrenz für den Deutschen Rallye-Meister Philipp Geipel, dessen Vorgänger Marijan Griebel oder Julius Tannert (alle Skoda).

Nico Knacker hat seinen Renault Clio Rally4 nach nur einer Saison wieder verkauft und wechselt nach mehreren Jahren mit verschiedenen frontangetriebenen Fahrzeugen in einen Turboallradler und in die Topklasse der Deutschen Rallye-Meisterschaft.

Mit seinem neuen Beifahrer Thomas Puls bringt der 25-jährige Siedenburger einen Hyundai i20 Rally2 an den Start. Betreut wird das Auto vom luxemburgischen Team FS Sport. „Ich bin mir sicher, dass es eine große Herausforderung wird. Deswegen wird zunächst unser Ziel sein, nach und nach mit dem Hyundai eins zu werden und die Lernkurve mit einem Allrad-Fahrzeug auszubauen“, schaut Knacker nach vorne. ■ RK

KNACKER

Nico Knacker setzt im Allrad-Hyundai zum großen Sprung an

FIA-Rallyedirektor erfolgreich hinterm Steuer

Wheatley an der Basis

Neben den M-Sport-Werksfahrern startete auch FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley bei der Malcolm Wilson Rally – und feierte den Klassensieg.

Der Rally1-Hybrid von M-Sport-Privatier Jourdan Serderidis war nicht der einzige Ford Puma im Starterfeld der regionalen Malcolm Wilson Rally. Die Startnummer 90 zierte einen 25 Jahre alten seriennahen Ford Puma mit 1,4-l-Motörchen. Besitzer und Fahrer des kleinen Fronttrieblers ist FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley, der den Basisrenner noch zu seiner Zeit als M-Sport-Kundensportmanager aufbaute.

Der Ausflug an die Basis war erfolgreich. Mit 1,29 Minuten Vorsprung verwies das Vater-Sohn-Gespann acht Konkurrenten in ihren MG3, Nissan Micra und Vauxhall Nova auf die Plätze und feierte wie bei seinen zwei vorherigen Auftritten bei der heimischen Conway-Cambrian-Rallye 2020 und 2021 einen souveränen Klassensieg. ■ RK

WHEATLEY

Praxisferne kann man FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley nicht vorwerfen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hayden Paddon und John Kennard gewinnen ihren ersten EM-Lauf

RED BULL CONTENT POOL

Das Glück des Tüchtigen

Nur eine Bestzeit genügte Hayden Paddon, um den ersten Hyundai-Sieg in der Rallye-Europameisterschaft zu holen. Zur tragischen Figur beim spannenden Saisonstart wurde der lange Zeit führende Mikko Heikkilä, der den Sieg zum Greifen nahe hatte.

Von: **Michael Heimrich**

Die Konkurrenz hätte kaum stärker sein können. Nicht nur die schiere Masse von über 40 Rally2-Fahrzeugen sorgte für ein wiederbelebtes Interesse an der Rallye-Europameisterschaft (ERC), im Starterfeld tummelte sich jede Menge Prominenz, und der Promoter konnte zum Auftakt in die 70. Jubiläumssaison zu Recht mit dem „Kampf der Landesmeister“ trommeln.

„Viel Feind, viel Ehr“, dachte sich dabei vor allem der Finne Mikko Heikkilä (Skoda) und nutzte die Gelegenheit, um international auf sich aufmerksam zu machen. Der 31-Jährige schnappte sich auf der dritten Prüfung der Rally Serras de Fafe erstmals die Gesamtführung und lieferte sich anschließend mit Mads Östberg (Citroën) und Craig Breen (Hyundai) bei widrigsten äußeren Bedingungen mit Regen, Nebel und Schlamm einen erbitterten Kampf um die Spitzenposition. Ein Reifenschaden warf Breen auf der siebten Prüfung zurück, in seine Rolle schlüpfte anschließend Markenkollege Hayden Paddon. Der Neuseeländer hatte am verregneten Samstag noch mit dem eigenen Rhythmus und dem Setup seines Autos zu kämpfen, doch als sich das Wetter am Sonntag deutlich besserte, schob er sich Stück für Stück an die beiden Spitzenleute heran. Mads Östberg konnte Paddon bereits auf der vorletzten Prüfung nicht mehr hinter sich halten, aber Heikkilä lag immer noch vorn.

„Wir haben gepusht, sind aber keine Risiken eingegangen. Das war der Plan für die ganze Rallye: ein Tempo zu wählen und es zu halten. Wir waren nicht die Schnellsten, aber es hat gereicht.“

Hayden Paddon

Doch der Rallye-Gott stand nicht auf der Seite des Nordmanns, ein Reifenschaden nur fünf Kilometer vor dem Ziel sorg-

NICO MEYER

Der Führende Mikko Heikkilä fing sich, das Ziel vor Augen, einen Platten ein

RED BULL CONTENT POOL

Mads Östberg fand kein Mittel, um im Finale noch einmal anzugreifen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL CONTENT POOL

Craig Breen wurde unter Wert geschlagen und hofft auf weitere Einsätze

NICO MEYER

Europameister Efrén Llarena haderte mit sich und den Bedingungen

RED BULL CONTENT POOL

Tom Kristensson landete beim ersten Einsatz im Citroën auf Platz 9

NICO MEYER

Fafe-Neuling Simon Wagner zahlte auf den legendären Prüfungen Lehrgeld

te für die Entscheidung zugunsten von Paddon und den Absturz von Heikkilä auf den achten Platz. „Es tut mir leid für Mikko", meinte der amtierende Asien-Pazifik-Rallye-Champion. Paddons Taktik, nur so schnell wie nötig zu fahren, war voll aufgegangen. „Wir waren nicht die Schnellsten, aber das Tempo hat gereicht." Heikkilä nahm die bittere Niederlage zumindest äußerlich gelassen. „Weinen hilft nicht – es ist, wie es ist."

Paddon, dessen Auto vom BRC Racing Team eingesetzt wird, feierte in Portugal nicht nur seinen ersten Sieg in der Europameisterschaft, er ist auch der erste Fahrer, dem dies mit einem Hyundai gelang. Angesichts der immer größer werdenden Skoda-Dominanz in der Rally2-Klasse ein gern gesehenes Ausrufezeichen. In dieser Hinsicht ebenso bemerkenswert: Als bester Fahrer eines Ford Fiesta Rally2 landete der Schwede Pontus Tidemand abgeschlagen auf dem 13. Platz – für M-Sport ein deutliches Alarmsignal, dringend beim Auto nachzubessern, will man den Anschluss in diesem lukrativen Kundengeschäft nicht verlieren.

Der im Vorfeld hoch gehandelte Östberg haderte im Ziel mit seiner Leistung. „Ich habe mein Bestes gegeben, aber natürlich ist es nicht optimal, wenn man so viel Zeit verliert", gab sich der Norweger trotz des knappen Rückstands von nur 10,8 Sekunden selbstkritisch. Auch beim Esten Georg Linnamäe herrschte nur gedämpfte Freude, obwohl er immerhin auf dem dritten Platz landete: „Ich wäre gerne näher an der Spitze gewesen", so der Hyundai-Pilot. „Aber die Vorbereitungszeit war zu knapp."

Bevor Toyota ab 2024 mit dem GR Yaris die Rally2-Szene aufmischen will, wird der neue Skoda Fabia RS Rally2 in der Szene als Messlatte angesehen. Auf den legendären Schotterprüfungen im Norden Portugals gab es jedoch noch keinen Erfolg zu vermelden, der zweifache polnische Meister Miko Marczyks wurde Vierter, die übrigen vier Fabia-RS-Piloten haderten mit sich und den Umständen. Der schnelle Tscheche Erik Cais hatte sich schon im Qualifying abgerollt und riss sich auf WP12 ein Rad ab. Mārtiņš Sesks warf ein Plattfuß zurück, und Fafe-Neuling Simon Wagner zeigte sich von den rauen Pisten zu stark beeindruckt. Ähnlich erging es dem amtierenden EM-Champion Efrén Llarena, der die Rallye bereits am Freitag im Qualifying verlor, weil ihm ein Fahrfehler das nötige Selbstbewusstsein raubte.

Craig Breen zeigte am Schlusstag noch einmal, was für ihn möglich gewesen wäre: Vier von sechs Bestzeiten gingen auf sein Konto. Es hätte noch eine mehr sein können, wenn er nicht in einer schnellen Linkskurve eine Böschung touchiert hätte und sein Hyundai plötzlich kurz auf zwei Rädern stand. Breen überstand die brenzlige Situation, ebenso wie die kurzzeitigen Probleme mit der Servolenkung auf WP10. Als Gesamtsechster wurde der Hyundai-Werkspilot deutlich unter Wert geschlagen und hofft nun auf eine Revanche: „Es gibt schon einige tolle EM-Läufe, die ich gerne fahren würde. Wir werden sehen." ■

RALLYE PORTUGAL – SERRAS DE FAFE (11.–12.03.2023)

Erster von 8 EM-Läufen, 14 Wertungsprüfungen über 180,29 km

1.	Paddon / Kennard (NZ/NZ), Hyundai i20 N Rally2	1:42.21,4 h
2.	Östberg / Barth (N/N), Citroën C3 Rally2	+10,7 s
3.	Linnamäe / Morgan (EST/EST), Hyundai i20 N Rally2	+27,5 s
4.	Marczyk / Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia RS Rally2	+1.13,4 min
5.	Bonato / Boulloud (F/F), Citroën C3 Rally2	+2.11,8 min
6.	Breen / Fulton (IRL/IRL), Hyundai i20 N Rally2	+2.19,6 min
7.	Llarena / Fernández (E/E), Skoda Fabia RS Rally2	+2.21,9 min
8.	Heikkilä / Vaaleri (FIN/FIN), Skoda Fabia Rally2 evo	+2.41,4 min
9.	Kristensson / Johansson (S/S), Citroën C3 Rally2	+2.43,6 min
10.	Csomós / Nagy (H/H), Skoda Fabia Rally2 evo	+2.49,5 min

Bestzeiten: Breen 6, Östberg 2, Virves 2, Teodósio 1, Heikkilä 1, Paddon 1, Sesks 1

NICO MEYER

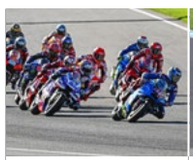
Norman Kreuter hielt im Peugeot Rally4 die deutschen Fahnen hoch

EM-STAND NACH LAUF 1

1.	Hayden Paddon	34
2.	Mads Östberg	24
3.	Georg Linnamäe	24
4.	Craig Breen	20
5.	Mikołaj Marczyk	19
6.	Yoann Bonato	17
7.	Efrén Llarena	13
8.	Mikko Heikkilä	11

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motorradsport-



Monat	Datum	MotoGP	Superbike-WM	JuniorGP	Endurance-WM	Gespann-WM	IDM Northern Talent Cup*
Januar	01						
	08						
	15						
	22						
	29						
Februar	05						
	12						
	19						
	26		Phillip Island/AUS				
März	05		Mandalika/RI				
	12						
	19						
	26	Portimão/P					
April	02	Termas/RA					
	09						
	16	CoTA/USA			Le Mans/F		
	23		Assen/NL				Assen/NL*
	30	Jerez/E					
Mai	07		Barcelona/E	Estoril/P			
	14	Le Mans/F				Sachsenring/D	Sachsenring/D/*
	21			Valencia/E			
	28						
Juni	04		Misano/I	Jerez/E			Oschersleben/D/*
	11	Mugello/I					
	18	Sachsenring/D			Spa/B	Spa/B	Sachsenring/D*
	25	Assen/NL				Most/CZ	Most (CZ)/*
Juli	02		Donington/GB	Portimão/P			
	09	Sokol/KZ					
	16		Imola/I	Barcelona/E			
	23						Schleiz/D
	30		Most/CZ				
August	06	Silverstone/GB			Suzuka/J	**Red Bull Ring/A**	**Red Bull Ring/A/***
	13						
	20	Spielberg/A				**Assen/NL**	Assen/NL
	27						
September	03	Barcelona/E					
	10	Misano/I	Magny-Cours/F				
	17				Bol d'Or/F		
	24	Buddhi/IND	Aragón/E				Hockenheim/D/*
Oktober	01	Motegi/J	Portimão/P				
	08			Aragón/E		Oschersleben/D	
	15	Mandalika/RI	El Villicum/AR				
	22	Phillip Island/AUS					
	29	Buriram/T				Estoril/P	
November	05			Valencia/E			
	12	Sepang/MAL					
	19	Losail/Q					
	26	Valencia/E					

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine 2023

Motocross-WM	Superenduro-WM* Hardenduro-WM	Enduro-WM	Speedway-GP Eisspeedway-WM*	Langbahn-WM	Supercross-WM	Enduro-IDM	Specials
	Riesa/D*						Rallye Dakar (31.12.–15.01.)
	Budapest/H*						
	Jerusalem/IL (02.03.)*					Tuchheim/D	
Villa La Angostura/AR							Daytona 200/USA
	Riesa/D*		Inzell/D (18./19.03.)*				
Riola Sardo/I	Gliwice/PL (18.03.)					Dahlen/D	
		San Remo/I (01./02.04.)					
Frauenfeld/CH (10.4.)	Minus 400/IL (05.–07.04)						
Pietramurata/I							
						Torgau/D	
Agueda/P			Gorican/HR (29.04.)				
Arroyomolinos/E		Lalín/E (06./07.05.)					IRRC Hengelo/NL
		Peso da Regua/P	Warschau/PL (13.05.)				North-West 200/GB-NIR (11.–13.05.)
Villars sous Ecot/F	Xross/SRB (17.–20.05.)			Herxheim/D (18.05.)			
		Heinola/FIN (27./28.05.)	Quali Abensberg/D (29.05.)				
Kegums/LV		Skövde/S (02./03.06.)	Prag/CZ (03.06.)				100 Jahre Schleizer Dreieck/D (02.-04.06.)
Teutschenthal/D	ErzbergRodeo/A (08.–11.06.)		Teterow/D (10.06.)				Isle of Man TT/GBM (03.–10.06.)
				Ostrow/PL (17.06.)			
Sumbawa/RI			Gorzow/PL (24.06.)	Challenge La Réole/F			Odenwald Classic/D
Lombok/RI		Gelnica/SK (01./02.07.)			Birmingham/GB		IRRC Imatra/FIN
	Abestone/I (07.-09.07.)	TBA (08./09.07.)					Dutch Moto Classic Assen/NL
Loket/CZ			Malilla/S (15.07.)	Marmande/F (13.07.)	Lyon/F (22.07.)		
Lommel/B							IRRC Chimay/B, Börde Klassik Oschersleben/D
Hyvinkää/FIN	Romaniacs/RO (25.–29.07.)						
		TBA/H					
Uddevalla/S			Riga/LV (12.08.)	Scheeßel/D		Uelsen/D	IRRC Horice/CZ, Czech Moto Classic Most/CZ
Arnheim/NL							
	Outliers/CAN 26.–27.08.)					Waldkappel/D	Manx Grand Prix/GBM (20.–28.08.)
Afyonkarahisar/TR			Cardiff/GB (02.09.)	Morizès/F (02.09.)		Rehna/D	Luxemburg Classic Colmar Berg/L
Thanh Hoa/VN			Vojens/DK (16.09.)	Mühldorf/D			IRRC/Moto Classic Frohburg/D
				Roden/NL (LoN)			Lausitz Moto Klassik/D
Matterley B/GB (MXoN)	Roof/LES (28.–30.09.)	Valpacos/P (30.09./01.10.)	Torun/PL (30.09.)		TBA (30.09.)		Hockenheim Classics
		St Andre/P (07./08.10.)					
					Düsseld./D (14.10.)	Zschopau/D	
					Vancouver/CAN		
	Getzen R./D (03.–04.11.)		TBA/TBA				
		ISDE San Juan/ZA (06.–11.11.)					
					Melbourne/AUS (24./25.11.)		

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schon wieder ein Sieger-Burnout: William Byron gewann wie in Las Vegas

MOTORSPORT IMAGES

Byron doppelt auf

Zum ersten Mal in seiner Cup-Laufbahn gewann William Byron (Chevrolet) zwei Rennen in Folge. Auch in Phoenix war der letzte Stopp wichtig.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie in Las Vegas dominierten die Hendrick-Piloten Kyle Larson und William Byron bis tief ins dritte Rennsegment hinein das Geschehen. Byron hatte sich die erste Stage, die komplett unter Grün ablief, gesichert. Die nur durch ein verlorenes Rad unterbrochene zweite Stage wurde zur sicheren Beute von Larson, der am Ende des Renn-Nachmittags 201 der 317 gefahrenen Runden angeführt haben würde.

Knapp 50 Runden vor Schluss tauchte dann aber jemand auf der Bildfläche auf, den man in Phoenix immer auf der Rechnung haben muss: Stewart-Haas-Pilot Kevin Harvick (Ford) ist nicht umsonst neunfacher Cup-Sieger auf der Dogleg-Strecke. Auf der Jagd nach Sieg Nummer zehn und seinem 20. (!) Top-10-Ergebnis auf der Strecke in Folge erlebte der in seiner Abschiedssaison befindliche 47-Jährige einen guten Tag. Sein auf Longrun extrem starker Mustang kam in Riesenschritten an Larsons Camaro heran. 44 Umläufe vor dem Ende zog Harvick erst vorbei und dann davon.

Harvick durch Gelb geplagt

Scheinbar abgeschlagen war zu diesem Zeitpunkt Byron, der im zweiten Segment das Tempo von Larson nicht mitgehen konnte und sich danach ein wenig in den Setup-Anpassungen verrannte. So deutete alles darauf hin, dass Harvick gewinnen und die zuvor gesehene Hendrick-Dominanz würde brechen können.

Ausgerechnet Markenkollege Harrison Burton im Mustang der Wood Brothers vereitelte den sicher geglaubten Triumph. Sein Dreher zehn Runden vor Ende sorgte für eine Gelbphase, die noch mal ordentlich Bewegung brachte. Einige Fahrer pokerten sich mit nur zwei neuen Reifen nach vorn, so auch Larson und Byron. Harvick setzte auf die sichere Variante und nahm vier neue Reifen mit. Auf P7 wurde er aber beim Restart eingeklemmt und kam so nicht wirklich nach vorn. Eine erneute Gelbphase kurz nach dem Restart (nach Kollision auf der Gegengeraden) sorgte wieder für Beruhigung.

Doch auch in der Overtime ging es für Harvick nicht mehr entscheidend nach vorne. Dort setzte sich Byron mit einem beherzten Manöver im Three-Wide an die Spitze und gewann vor Blaney sowie dem ebenfalls vierfach neu bereiften Tyler Reddick im 23XI-Toyota.

„Ich hätte die gleiche Entscheidung getroffen wie mein Crewchief. So läuft's halt manchmal", ätzte Harvick. „Bis zur Caution habe ich alle verblasen – die hätte es nicht gebraucht." ■

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)
4. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Ryan Blaney (USA)	Ford
3.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Christopher Bell (USA)	Toyota
7.	Chase Briscoe (USA)	Ford
8.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Josh Berry (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 4 von 36 Rennen

1.	Bowman (Chevrolet)	154 Punkte
2.	Harvick (Ford)	151
3.	Chastain (Chevrolet)	148
4.	Byron (Chevrolet)	144
5.	Larson (Chevrolet)	137
6.	Bell (Toyota)	137
7.	Hamlin (Toyota)	125
8.	Blaney (Ford)	124
9.	Busch (Chevrolet)	122
10.	Truex Jr. (Toyota)	122

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: ROOKIE SCHLÄGT ALTMEISTER

Während Chandler Smith (Chevrolet) in Phoenix mit P5 erneut stark aufgeigte, war diesmal Rookie-Kollege und Namensvetter Sammy Smith (Toyota) derjenige, der allen die Show stahl. Der erst 18-Jährige, der von der ARCA direkt in die zweite NASCAR-Liga aufstieg, krönte sich beim vierten Saisonlauf zum jüngsten Xfinity-Sieger aller Zeiten. Damit „enttrohnt" er ausgerechnet Ty Gibbs, dessen Großvater Smiths Teamchef ist. Auf dem Weg zum Sieg musste er vor allem Kyle Busch (Chevrolet) abwehren, der mächtig Druck machte. Am Ende aber überfuhr er bei seinen Angriffen die Reifen und fiel noch auf P4 zurück.

ZWEI F1-WELTMEISTER BEIM AUSTIN-RENNEN

Beim übernächsten Cup-Rennen in Austin/Texas steht nicht nur erstmals in diesem Jahr ein Road Course an. Mit Kimi Räikkönen und Jenson Button stehen auch gleich zwei ehemalige F1-Weltmeister in der Startliste. Räikkönen fuhr schon 2022 in Watkins Glen. Für Button, der auch in Le Mans auf dem NASCAR-Auto starten wird, ist es die Cup-Premiere. Ebenfalls in Austin dabei: Sportwagen-Profi und Spaßvogel Jordan Taylor, der statt Josh Berry als Ersatzmann für Chase Elliott im Hendrick-Chevy #9 sitzt.

CUP SERIES: REAKTIONEN AUFS AERO-PAKET

Das Low-Downforce-Paket, das in Phoenix erstmals zum Einsatz kam, rief sehr gemischte Reaktionen unter den Fahrern hervor. Richtig glücklich zeigte sich nur Kyle Larson, der mit den stärker rutschenden Autos als Speedway-Fahrer natürlich bestens zurechtkommt. Andere Piloten waren weniger begeistert. Dennoch wird das „Rutsch-Paket" weiter zum Einsatz kommen – als Standard-Trimm für Shorttracks und für Rundkurse.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auch in der neuen Ära fährt Shane van Gisbergen allen davon – wenn er darf

MOTORSPORT IMAGES

Streit um Eismänner

Trotz vieler Unkenrufe verlief das Debüt der Gen3-Renner größtenteils rund. Kontroversen gab es dafür rund um Triple Eight und Shane van Gisbergen.

Von: **Philipp Körner**

Alles war neu, aber doch wieder gleich. Obwohl die Supercars der Gen3 mit einem deutlich veränderten Konzept mit gestutzter Aero und reifenfressender Power debütierten, waren die amtierenden Meister am stärksten. Triple Eight und ihr Star Shane van Gisbergen fuhren in beiden Rennen als Erste ins Ziel – allerdings sollte es nur einmal zählen.

Am Samstag schien ein Machtwechsel noch greifbar, als der Erebus-Pilot Brodie Kostecki (Chevrolet) ein ansonsten extrem enges Top-10-Shootout klar für sich entschied. Tickford-Fahrer Cam Waters (Ford) und Triple-Eight-Youngster Broc Feeney (Chevrolet) rundeten die Top 3 ab. Shane van Gisbergen wurde in seinem Camaro nur Sechster und haderte mit dem wiederholt von ihm als schwierig bezeichneten Auto. Neben der Ergonomie störte sich der Champion im Vorfeld an einem „unangenehmen Fahrgefühl“, auch wenn dies genau zu seinen Stärken passen würde.

Falsch verbaute Eistruhe?

Im Rennen spielte dann seine Chevy-Truppe wiederum ihre Stärken perfekt aus und hob beide Piloten mit einer smarten Verteilung der Tankmengen an die Spitze. „SVG“ war im Triple-Eight-Duo dabei noch mal eine Klasse für sich und wurde seinem Ruf als Reifenflüsterer gerecht – eine Tugend, die wohl nun zur Grundvoraussetzung für Erfolg wird. Cam Waters lief als Dritter ins Ziel ein und machte Ford so in Sachen Leistungsbalance der Marken Hoffnung. Im Nachgang standen TV-Aufnahmen im Fokus, in denen T8-Mechaniker jeweils Trockeneis auf der Fahrerseite nachfüllten. Daraus entwickelten sich ein größerer Streit und ein Protest von Tickford gegen die Doppelsieger. Walkinshaw Andretti United beließ es bei einem Einspruch gegen das Resultat von SVG. Am Sonntagmorgen verkündete Motorsport Australia schließlich die zweifache Disqualifikation – und damit den Sieg von Cam Waters. Die Regelmacher begründeten dies mit einem an illegaler Stelle verbauten Kühlsystem. Der T8-Teammanager Mark Dutton warf dem Supercars-Sportdirektor Adrian Burgess vor, sich missverständlich bei einer Abnahme der Systeme geäußert zu haben und kündigte einen Protest an.

Im Anschluss an den morgendlichen Ärger wiederholte Duttons Truppe das taktische Glanzstück des Vortages und hob SVG von Quali-Platz 5 an die Spitze. Ford besiegte sich parallel selbst. David Reynolds (Grove-Mustang) konnte die Pole nicht umsetzen, aber wurde trotzdem zufriedener Dritter. Cam Waters nahm sich im Duell mit dem final Zweiten Chaz Mostert (WAU-Mustang) durch einen Mauerkuss aus der Entscheidung. Für Shane van Gisbergen ging es abseits des Tech-Zoffs so perfekt weiter. Freudig gab er sich aber nicht. Der Champ sieht sich für seine Gen3-Kritik ungerecht von den Offiziellen behandelt. Auf der Strecke war das Debüt solide, daneben nicht wirklich. ■

MOTORSPORT IMAGES

Nach Lauf 1 wurden beide T8-Fahrer disqualifiziert

MOTORSPORT IMAGES

Waters erbte den Sieg und küsste in Lauf 2 die Mauer

NEWCASTLE, LAUF 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Waters (Ford)	1:58.33,231 h
2.	Mostert (Ford)	+ 7,649 s
3.	Kostecki (Chevrolet)	+ 13,441 s
4.	Brown (Chevrolet)	+ 17,536 s
5.	Heimgartner (Chev.)	+ 18,488 s

NEWCASTLE, LAUF 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Van Gisbergen (Chev.)	2:11.50,483 h
2.	Mostert (Ford)	+ 4,499 s
3.	Reynolds (Ford)	+ 25,140 s
4.	Golding (Chevrolet)	+ 27,090 s
5.	Feeney (Chevrolet)	+ 27,659 s

FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Chaz Mostert	278
2.	Brodie Kostecki	231
3.	Cam Waters	219
4.	David Reynolds	207
5.	Andre Heimgartner	207

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM

Wie der Vater, so der Sohn

Die letzten Lücken im DTM-Starterfeld füllen sich allmählich. Nun ist auch klar: Luca Engstler tritt in die Fußstapfen seines Vaters und geht im Audi des Familienteams in die erste DTM-Saison.

Von: **Michael Bräutigam**

ENGSTLER MOTORSPORT

Mit der Lieblings-Startnummer ins DTM-Debütjahr: Luca Engstlers Audi R8 LMS aus dem eigenen Familienteam

Nach unzähligen Erfolgen bei den Tourenwagen hat sich Engstler Motorsport nun dem GT-Sport verschrieben. So weit, so klar. Dass Juniorchef Luca Engstler aber bereits in seinem zweiten GT-Jahr den Sprung in die DTM schafft, kommt für viele doch überraschend. Nicht zuletzt für den Audi-Werksfahrer selbst. „Ich kann es immer noch nicht glauben, so früh in meiner Karriere die Chance von Audi bekommen zu haben, in der größten und besten GT-Meisterschaft der Welt teilnehmen zu dürfen“, so der 23-Jährige.

Er hat sich in diversen TCR-Rennwagen mehrere Titel gesichert und wagte schon 2022 den Umstieg ins GT3-Auto. Im ADAC GT Masters konnte er gleich an seinem ersten Rennwochenende einen Podestplatz feiern.

Für das DTM-Projekt, das man am Teamsitz im allgäuischen Wiggensbach mit viel Akribie und Ehrfurcht angeht, hat man sich im Winter mit Manuel Reuter verstärkt. Er fungiert als DTM-Projektmanager. „Mit dem Potenzial, welches die Mannschaft um Franz Engstler in der Vergangenheit gezeigt hat, erwarte ich, dass wir uns sehr bald unter den Topteams der GT3 etablieren werden“, so der frühere ITC-Meister.

Reuter kennt sich im GT3-Sport aus, nachdem er bei Rutronik Racing und zuletzt beim Grasser Racing Team in der DTM ganz ähnliche Posten besetzt hat. Franz Engstler freut sich nicht nur aus Team-, sondern auch aus Vater-Sicht: „Ich bin mega stolz, dass nach 30 Jahren der Name Engstler als Team und Fahrer wieder in der DTM vertreten ist.“

Wichtigste Partner sind der langjährige Sponsor Liqui Moly sowie Audi. „Ich bin überzeugt, dass wir ein sehr erfahrenes, zuverlässiges und erfolgreiches Produkt an den Start bringen werden“, so der Teamchef. ■

NASCAR Cup Series

Deutsches Team ab Dover?

Zuletzt wurde es um das deutsche Team 3F Racing etwas ruhiger. Doch man will ab Dover starten und in diesem Jahr noch bis zu zehn Rennen absolvieren.

Von: **Michael Bräutigam**

3F RACING/BERZERKDESIGN

Der 3F-Camaro wird bei Childress gebaut – und soll in Dover schon fahren

Den 30. April sollten sich deutsche NASCAR-Fans rot im Kalender anstreichen. Denn beim Rennen in Dover, das für diesen Tag geplant ist, wird nach aktuellem Stand auch das deutsche Team 3F Racing am Start stehen. Das bestätigte Teamchef Dennis Hirtz im Gespräch mit MSa: „Eigentlich wollten wir in Atlanta schon fahren, aber leider ziehen sich die Visa-Formalitäten etwas“, erklärt der Ex-Phoenix-Mann.

Der neue Plan sieht nun also vor, Ende April auf der Monster Mile das Cup-Debüt zu feiern. Weitere Fixpunkte im diesjährigen Teilzeit-Programm sind das Coca-Cola 600 in Charlotte (28. Mai) sowie das Stadtrennen in Chicago (2. Juli). „Dieses Rennen könnte ich dreimal verkaufen“, erklärt Hirtz den Run auf die Premiere des Street Course.

Läuft alles wie geplant, dann könnten in diesem Jahr sogar insgesamt zehn Cup-Rennen gefahren werden. Unterstützung gibt es von Richard Childress Racing, die für die 3F-Autos eine eigene Produktionslinie haben.

„Kein Marketing-Stunt“

Da ein Rennen im Cup rund 500 000 Euro kostet, gilt es aber noch, Geldgeber aufzutreiben. Auf lange Sicht möchte man zum Stammteam aufsteigen, also einen Charter ergattern, und eine teaminterne Karriereleiter bis in die höchste Liga installieren.

„Wir wollen ein richtiges, professionelles Team haben, keinen Marketing-Stunt“, sagt Hirtz über seine Ambitionen. Wer beim US-Ableger der deutschen Mannschaft ins Lenkrad greift, ist noch ein Geheimnis. „Auf den Ovalen wird es ein erfahrener Chevrolet-Pilot sein“, verrät der Teamboss. Für Rundkurse steht ein Le-Mans-Sieger im Raum. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC TCR Germany

Aus vor Saison acht?

Der ADAC TCR Germany könnte nach sieben Jahren der frühzeitige Tod drohen. Zwar läuft die Nennfrist noch, doch es deutet sich ein Überlebenskampf an.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie aus dem Umfeld der Serie zu hören ist, sei bislang nur rund eine Handvoll Einschreibungen beim ADAC eingegangen. Nachdem das Feld in den letzten drei Jahren zwar am Existenzminimum operierte, trotzdem aber noch guten Sport bot, droht nun ganz konkret das Ende.

Besonders vor dem Hintergrund, dass sie einst mit rund 40 Autos die stärkste nationale TCR-Serie war, ist der Trend der letzten Jahre beängstigend. Nach dem prall gefüllten Starterfeld im Jahr 2017 ging es stetig bergab. Erst bis 2019 auf ein gesundes Maß, jedoch mit weiter negativer Tendenz. Ein Kritikpunkt: Die Doppelrolle von Rechteinhaber Franz Engstler, dessen Team nicht nur die Serien-Orga betrieb, sondern auch Autos einsetzte.

Diesen scheinbaren Rollenkonflikt räumte man zur Saison 2020 aus, indem man die administrativen Dinge dem ADAC übergab. Doch die Situation verbesserte sich nicht. Vor allem bemängelten die Teams nun zu geringes Interesse an und zu wenig Kommunikation mit ihnen. Offenbar steht eine Entscheidung kurz bevor, ob und wie es mit der TCR Germany weitergehen soll. Zuletzt hieß es immer, man werde die TCR auf jeden Fall weiterführen. Nach dem Ende der Formel 4 könnte aber einer weiteren ADAC-Serie der zu frühe Tod bevorstehen. ■

ADAC

Talfahrt für die ADAC TCR Germany: Droht für 2023 das vorzeitige Ende?

BTCC

Neue Farben für BMW

Keine Woche ohne News: Neben einem neuen Fahrer wurde in der BTCC nun auch ein neues Fahrzeugdesign enthüllt. Die WSR-BMW kommen 2023 in veränderten Farben daher.

Von: **Michael Bräutigam**

Einen sehr spannenden Neuzugang gibt es beim Vauxhall-Team Power Maxed Racing. Neben Debütant Aron Taylor-Smith und Rookie Andrew Watson besetzt Mikey Doble als zweiter BTCC-Neuling das letzte der nun drei PMR-Cockpits. Der 24-Jährige wurde 2022 Meister in der hart umkämpften Ginetta GT5 Challenge und macht nun einen großen Sprung.

Das Team rund um Adam Weaver könnte damit eine der Überraschungen der Saison werden. „Wir haben einen langjährigen Vertrag mit unserem Hauptsponsor, dadurch konnten wir selbstbewusst in den Winter gehen. Wir waren noch nie gespannter vor einer Saison“, so Weaver, der mittelfristig zu den Topteams aufschließen will.

Das erfolgreichste Team der BTCC überhaupt ist West Surrey Racing. Und die Mannschaft von Dick Bennetts tritt mit neuen Farben zur Saison 2023 an. Rekordmeister Colin Turkington und seine Teamkollegen Stephen Jelley und Adam Morgan erhalten noch mehr BMW- und M-Farbelemente auf ihren Autos. Die Reaktionen zum neuen Design fielen unter den Fans zwiegespalten aus. Einige finden den neuen Look erfrischend, andere stören sich an den schwarzen Balken. ■

WEST SURREY RACING

Die drei BMW 330e unter WSR-Nennung bekommen einen neuen Anstrich

NACHRICHTEN

SUPERCARS: ESTRE BEI DEN 1000 KM BATHURST

Sportwagen-Superstar Kévin Estre wird noch in diesem Jahr sein Supercars-Debüt feiern. Eigentlich sollte Porsche-Werksfahrerkollege Matt Campbell bei den Langstreckenrennen in Sandown und Bathurst fahren, doch durch Überschneidungen mit der IMSA wird daraus nichts. Estre, der nur in der WEC und auf der Nordschleife verplant ist, nimmt stattdessen den Platz als „Co“ im Grove-Ford von David Reynolds einnehmen. Grove Racing ist im GT-Bereich Porsche-Kunde.

TCR WORLD TOUR: BARGWANNA IN TEILZEIT

Ben Bargwanna wird ein Teilzeit-Programm in der TCR World Tour absolvieren. Neben den zwei Rennen in seiner australischen Heimat wird er auch beim Auftakt in Portimão sowie in Spa dabei sein. Einer der Sponsoren des GRM-Peugeot-Piloten ist die deutsche Firma Mann-Filter. In der TCR Australien bestreitet er die ganze Saison.

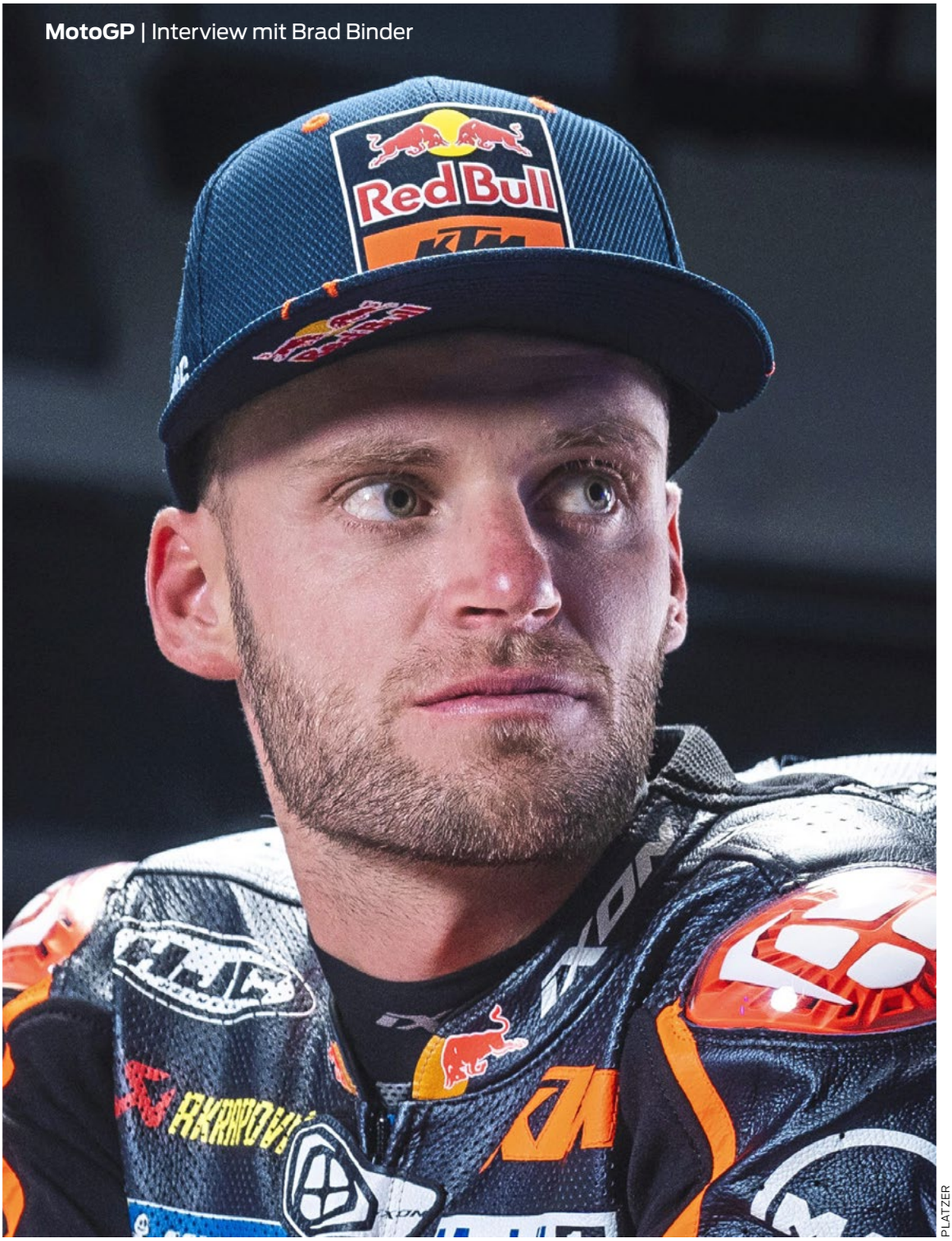
TCR SÜDAMERIKA: DER MEISTER BLEIBT

Titelverteidiger Fabrizio Pezzini bleibt seinem Team PMO Motorsport treu und tritt erneut in einem ihrer Lynk & Co an. Bei den zwei Rennen, die zur TCR World Tour zählen, trifft er auf die weltbesten TCR-Fahrer. Auch der zweite PMO-Fahrer wurde in Person von Frederick Balbi bestätigt. Wer die weiteren zwei Team-Autos besetzt, ist offen.

TCR UK: GROSSES FELD UND NEUE FAHRZEUGE

In gut drei Wochen startet die TCR UK in Snetterton ins neue Jahr. Bisher sind 20 fixe Einschreibungen und zwei Teilzeit-Fahrer bestätigt. Nachdem zuletzt vor allem „Altfahrzeuge“ das Feld stellten, gibt es nun auch auf Auto-Seite Neuzugänge – u.a. einen Hyundai Elantra, einige neue Cupra León sowie mehrere Audi RS 3 LMS gen II.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



PLATZER

POLARITY PHOTO

Brad Binder beim Test in Portimão: Am letzten Testtag die Richtung gefunden und zwei Sprintrennen simuliert

Brad Binder hat am letzten Testtag in Portimão den Anschluss an Ducati und Aprilia gefunden. Der KTM-Werkspilot erklärt, wie ihm das gelungen ist, und was wir von ihm und den Österreichern erwarten können.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich für den Saisonstart vorbereitet?
Wir haben am letzten Testtag in Portimão noch einen großen Schritt nach vorn gemacht. Wir mussten in der letzten Nacht noch einmal umdenken, denn mit dem, was wir bis dahin gemacht hatten, war ich nicht glücklich. Das Team hat einen super Job gemacht, ich habe mich danach auf dem Motorrad wohlgefühlt. So konnte ich auch härter pushen. Wir sind nun viel näher dran, wo wir sein müssen. Ich habe dabei verstanden, wo wir uns noch verbessern können. Die Techniker haben jetzt auch eine Vorstellung, woran sie daheim noch arbeiten können. Wir können vor dem ersten Rennen sicherlich noch einen weiteren Schritt machen. Deshalb wird der erste Tag beim Portimão-Wochenende sehr wichtig sein. Aber ich denke, wir sind nun bereit, in die Saison zu gehen. Die Test-Saison 2023 war zumindest bislang die stärkste, die wir je hatten. Nicht nur in Bezug darauf, wo wir stehen, sondern auch bezüglich der Informationen, die wir bekommen haben, wie es weiter nach vorne geht. Die ganze Vorsaison war für uns etwas kompliziert. Der Grund dafür war hauptsächlich, dass alles neu ist. Wir mussten herausfinden, wo wir anfangen müssen, und welches Teil wo angefasst werden muss, damit es das bringt, was wir brauchen.

Inwiefern ist das Motorrad anders als im Vorjahr?
Es ist ganz anders. Es fühlt sich leichter an, es ist leichter zu fahren, aber es musste eben alles ganz anders abgestimmt werden. Wir mussten für jeden Bereich erst einmal herausfinden, wie. An der Motorbremse, den Leistungsbereichen, alles nur Erdenkliche. Deshalb mussten wir uns dafür viel Zeit nehmen, um es in einen Bereich zu bekommen, in dem wir einigermaßen glücklich waren. Erst als wir die-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Das Ziel ist klar: Wir sind hier, um zu gewinnen“

se Basis hatten, konnten wir beginnen, an den Feinheiten zu arbeiten. Wir mussten sehr viel an der Balance arbeiten. Aber das Turning ist besser geworden, wir werden uns daher auf Strecken mit engen Kurven sicherlich leichter tun.

Konnten Sie den hinteren Grip, nach dem Sie die ganze Zeit gesucht hatten, verbessern?
Ein bisschen. Aber eben nur ein kleines bisschen. Es ist aber schon etwas besser geworden. Es wird wohl neue Teile brauchen, damit wir da weiterkommen.

Wie weit hat sich der Motor gegenüber dem Vorjahr geändert?
Der Motor klingt tiefer, daraus könnt ihr Schlüsse über die Zündfolge ziehen. Wir hatten zunächst zwei Konfigurationen, mit denen wir gearbeitet haben. Weil sie beide ganz neu waren, mussten wir erst viel Abstimmungsarbeit machen. Motorbremse, Leistung, das Ansprechverhalten. Nach dem Sepang-Test haben sich die Techniker durch eine Menge Daten arbeiten müssen und haben sich daraus für die bessere Spezifikation entschieden. Wir haben daran gearbeitet, dass wir mehr Leistung haben und auch am Kurvenausgang besser rauskommen. Denn da waren wir im letzten Jahr der Konkurrenz gegenüber klar im Nachteil. Aber die Kombination aus Leistung und Traktion ist nicht leicht hinzubekommen. Zum Schluss denke ich, war es nicht schlecht.

Wie sehr fühlen Sie sich fürs Qualifying, was bislang Ihre Schwäche war, bereit?
Wir haben am letzten Testtag mehrere Zeitenjagden gemacht. Es ging viel besser, als ich erwartet hätte. Ich fühle mich derzeit, wenn wir neue Reifen draufmachen, besser als auf alten. Bislang war genau das Gegenteil der Fall. In einigen Bereichen haben wir klar das Richtige getan, dafür vermissen wir etwas in anderen. Ich denke nicht, dass wir sehr weit weg sind. Wir haben von mehr als einer Sekunde Rückstand am vorletzten Tag bis auf eine halbe Sekunde aufgeschlossen. Das ist ein großer Schritt vorwärts. Ich bin bereit, weiter zu pushen und am Grand-Prix-Wochenende zu liefern.

„Dass wir nun Jack Miller im Team haben, hat uns eine klare Richtung gegeben. Mit seiner Entwicklung werden auch wir stärker.“

Brad Binder

War Ihre schnellste Runde absolut an der Grenze, oder kam sie leichter, als Sie gedacht hatten?
Sie war, was ich machen konnte. Die Zeit ist ordentlich, aber noch immer nicht nah genug dran. Es war schon eine Runde, wo ich wie verrückt gepusht habe. Deshalb müssen wir weiter an der Zeitenjagd arbeiten. Ich hatte aber vier oder fünf recht gute Runden, und immer, wenn ich mit neuen Reifen gepusht habe, konnten wir uns verbessern. Das haben wir letztes Jahr nicht immer geschafft. Deshalb war das gut, unsere Rolle hat sich nun etwas verändert.

Haben Sie auch Rennsimulationen gemacht?
Ich habe das Sprintrennen zweimal simuliert, um meine Anhaltspunkte für das erste Sprintrennen des Jahres zu finden. Es war während dieser zwölf oder 14 Runden, die ich gefahren bin, ziemlich auf dem Niveau, wo ich sein will. Die Daten geben uns nun die Möglichkeit, uns noch einmal hinzusetzen und zu analysieren. Ich denke aber, dass jeder so eine Simulation gemacht hat, und wir werden sehen, wer übernächstes Wochenende wo steht. Wir werden uns auch hier noch verbessern müssen. Aber ich denke von dem, wo wir stehen, werden wir nun den Schritt machen können.

Warum sind Sie ganz zum Schluss gestürzt?
Es war die letzte Ausfahrt des Tages, und ich habe in Turn 7 einen kleinen Fehler gemacht. Der Reifen war noch zu kalt, ich bin vom Gas gegangen, es kamen diese notorischen Wackler, als ich eingebogen bin, und bei einem hat es den Lenkanschlag erreicht. Da hat es mich runtergehauen. Nicht der beste Abschluss für den Test, aber das Gute ist, dass ich nicht ernsthaft verletzt bin. Auch an dem Motorrad ist nicht zu viel dran. Es tut mir leid für die Mechaniker, sie haben sich an diesen zwei Tagen den Hintern abgearbeitet, da tut es mir leid, dass ich ihnen noch mehr Arbeit beschert habe.

Wie ist es, nun Jack Miller als Teamkollegen zu haben?
Es ist großartig, ihn im Team zu haben. Er kam mit all dem Wissen von Ducati, und das ist in diesem Jahr noch mehr denn je das Motorrad, das es zu schlagen gilt. Er hat sehr viel Gefühl und Wissen mitgebracht, das er über die Jahre dort erlangt hat. Das hat uns eine klare Richtung gegeben, in welche wir uns verbessern müssen. Die Techniker haben auch einiges dadurch verbessern können. Das Interessante an seinen Aussagen war hauptsächlich, dass das, was Dani, Miguel und ich in der Vergangenheit bemängelt haben, er nun bestätigt hat. Dadurch ist die Richtung noch klarer geworden. Aber Jack selbst muss erst einmal den Weg finden, es bei sich umzusetzen. Ich denke, mit seiner Entwicklung werden wir aber mit dem ganzen Team während der Saison noch stärker werden.

Wie wird sich die Meisterschaft durch die Sprintrennen in diesem Jahr verändern?
Ich bin schon ganz gespannt auf die Sprintrennen. Ich kann mich bei Rennen grundsätzlich steigern, deshalb bin ich froh, dass wir nun mehr Rennen haben, die zählen. Nun fällt FP4 weg, davon war ich nie ein großer Fan. Ich denke, die Sprintrennen werden die Weltmeisterschaft um etwas Cooles erweitern, und sie werden uns alle vor eine interessante neue Herausforderung stellen.

Wer ist Ihr Favorit für den Titel?
Für mich ist der Weltmeister immer der, der mit dem größten Schwung in die Kampagne geht. Aber ich denke, es wird eine Menge Leute geben, die es ihm nicht einfach machen werden.

Was ist Ihr Ziel für diese Saison?
Ich war nun zweimal Sechster in der Weltmeisterschaft. Ich denke, wenn wir jetzt noch die nötigen Schritte hinbekommen, können wir uns ein ganzes Stück verbessern. Ich hoffe, dass ich öfter in der Lage sein werde, in den Top 3 mitzukämpfen. Ich denke, ich selbst bin in der Lage dazu, und das ist mein Ziel für die Saison. Wo wir am Ende genau sein wollen, das haben wir mit KTM nie genau in Worte gefasst. Wir wollen uns einfach weiter verbessern. Und eins ist klar: Wir sind hier, um zu gewinnen. Bis wir das nicht erreicht haben, haben wir einen Frust in uns, und wir kämpfen alle gemeinsam für dieses Ziel. ■

Brad Binder

Geburtstag: 11. August 1995
Geburtsort: Potchefstroom (ZA)
Herkunftsland: Südafrika

WM-KARRIERE
2011: 125 ccm, Aprilia (-)
2012: Moto3, Kalex-KTM (21.)
2013: Moto3, Suter-Honda (13.)
2014: Moto3, Mahindra (11.)
2015: Moto3, KTM (6.)
2016: Moto3, KTM (1.)
2017: Moto2, KTM (8.)
2018: Moto2, KTM (3.)
2019: Moto2, KTM (2.)
2020: MotoGP, KTM (11.)
2021: MotoGP, KTM (6.)
2022: MotoGP, KTM (6.)
2023: MotoGP, KTM

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Weltmeister dominiert

Nach dem letzten Test vor der Saison sind die meisten Fragen geklärt. Bis auf eine: Wer soll Weltmeister Ducati schlagen? Francesco Bagnaia zeigte sich in allen Belangen überlegen und brach den Portimão-Rundenrekord gleich um 0,7 Sekunden. Aber auch zehn weitere Fahrer knackten ihn.

Von: **Imre Paulovits**

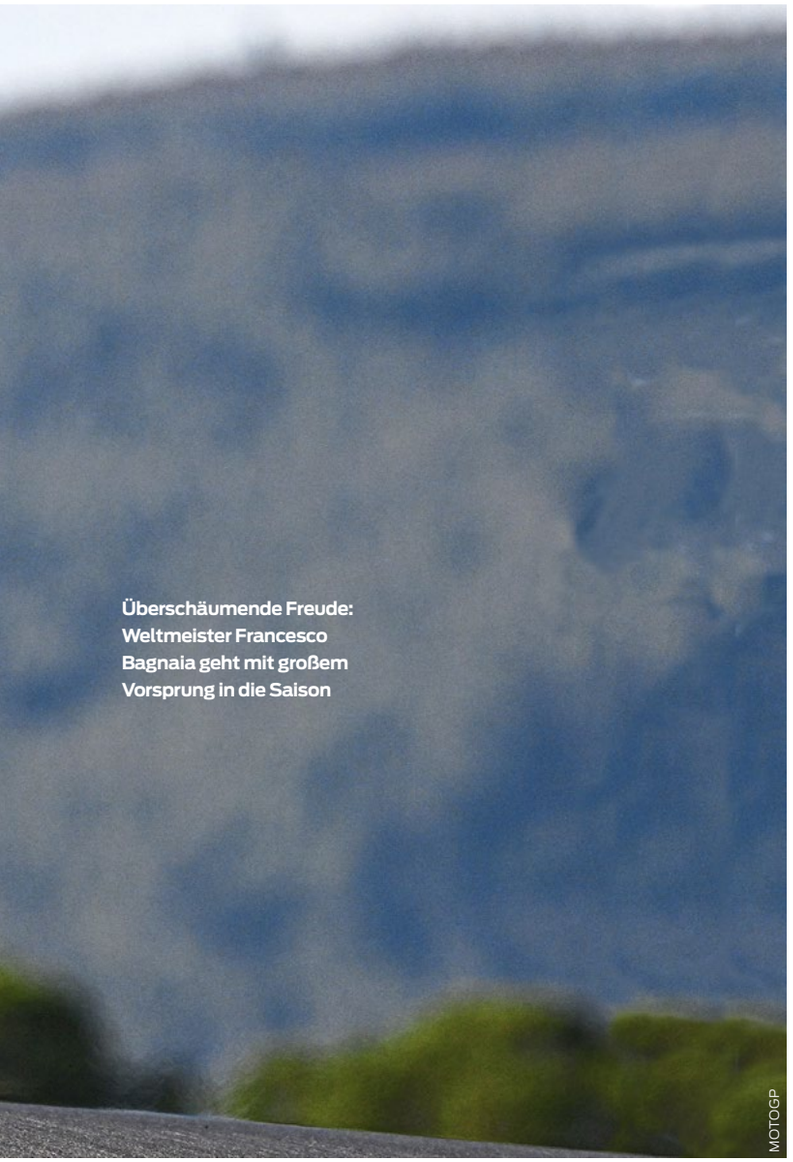
An dieses Grinsen werden wir uns gewöhnen müssen. „Ja, ich fühle mich bereit für die Saison“, strahlte Weltmeister Francesco Bagnaia, und zu seinem Gesichtsausdruck ist nach Siegen und dem Weltmeistertitel voller Emotionen und Erleichterung diesmal noch etwas Schelmisches gekommen. Doch der 26-jährige Italiener hatte auch allen Grund zum Feixen. Als er am Nachmittag des zweiten Testtages seinen ersten weichen Reifensatz draufmachte, katapultierte er sich gleich an die Spitze der Zeitentabelle. Mit dem zweiten knackte er die 1.37er-Barriere in Portimão und ließ den Rest der MotoGP-Welt, die wieder enger beisammen war als je zuvor, um drei Zehntelsekunden hinter sich. Doch das war noch lange nicht alles. Bagnaia war bei der Zeitenjagd, der Simulation des Sprintrennens und über die volle Distanz gleichermaßen der Schnellste. Keiner kommt so effektiv aus den Kurven, bremst so ruhig, aber spät in die Kurven hinein und kann dann noch die Linie halten, wie der amtierende Weltmeister. „Wir haben in diesen fünf Testtagen in Sepang und Portimão sehr gut gearbeitet“, stellte er fest. „Ich kann jetzt mit Bestimmtheit sagen, dass wir für das erste Rennen bereit sind. Ich habe das Sprintrennen mit beiden Hinterreifen probiert, und das Gefühl war mit beiden gut. Auch die Zeitenjagd war sehr gut. Wir dürfen jetzt aber nicht leichtsinnig werden, sondern müssen konzentriert weiterarbeiten, denn Fabio Quartararo hat am letzten Tag einen großen Schritt gemacht und ist uns auf den Fersen. Er wird konkurrenzfähig sein und einer der Titelkandidaten. Bastianini war auch sehr schnell, wenn man bedenkt, wie viele Probleme er zuvor hatte. Aber ich will mich nur auf mich selbst konzentrieren und mich weiter verbessern.“

> „Wir haben mit der alten Aero und Abstimmungsdetails aus der Vergangenheit einen Schritt mit neuen Reifen gemacht. Wir sind aber noch nicht bereit.“
>
> Fabio Quartararo

Fortschritt durch Rückschritt

Tatsächlich konnte der Weltmeister von 2021 am letzten Tag die Probleme, die er mit neuen Reifen hatte, mit einem Schlag ablegen. War es Fabio Quartararo und den Yamaha-Technikern bis dahin ein Rätsel, warum er aus neuen Reifen nicht mehr herausholen konnte, änderte sich dies, als sie die letztjährige Verkleidung montierten. Der Südfranzose konnte sich gleich auf den zweiten Platz der Zeitentabelle hinter Ducatis Nummer 1 schieben, erst ganz zum Schluss wurde er von seinem Landsmann Johann Zarco verdrängt. Und dass er in der Sprint-Simulation nur einen Hauch langsamer war als Bagnaia, hat dem gesamten Yamaha-Werksteam einen gewaltigen Schub gegeben. „Wir haben mit der alten Aero und einigen Abstimmungsdetails, die in der Vergangenheit gut funktioniert haben, einen gewaltigen Schritt mit neuen Reifen gemacht“, hat Quartararo seinen Kampfgeist wiedergefunden. „Ich vermisse noch ein paar Kleinigkeiten, aber die Sorgen, die uns die ganze Zeit geplagt haben, sind verflogen. Wir sind aber noch nicht bereit. Wir haben gut die Hälfte des Jobs getan, der nötig war, und wir werden nicht aufgeben.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Überschäumende Freude: Weltmeister Francesco Bagnaia geht mit großem Vorsprung in die Saison

MOTOGP

MOTOGP

Johann Zarco: Nach Ende der Testarbeit schnell auf Tempo gekommen

YAMAHA

Fabio Quartararo: Mit alter Verkleidung und Abstimmung Probleme teils behoben

Sein Landsmann Johann Zarco sah die ersten Testtage auch nicht allzu glücklich aus. Aber nachdem er am letzten Tag nicht mehr neue Teile für Ducati testen musste, sondern sich auf seine Abstimmung konzentrieren konnte, katapultierte er sich schlagartig nach vorn. „Es war gut, dass ich nach einer langen Serie von Versuchen an Details arbeiten konnte“, freute sich Zarco. „Ich konnte gleich schneller fahren, und das ist sehr positiv. Die Rundenzeit von Pecco ist sehr beeindruckend, er kann auch alle Situationen besser kontrollieren, und es ist mein Ziel, dieses Level zu erreichen. Aber zumindest habe ich jetzt ein Setup, das mir das Gefühl gibt, mit ihm sehr schnell sein zu können.“

Der menschliche Faktor

Wenn sich am letzten Tag die Zeiten auch etwas durchmischt haben, stellte sich dennoch die Frage: Wer wird Ducati schlagen können? Lange lagen nur ihre eigenen Fahrer und die von Aprilia in den Top 10. Es sieht so aus, dass das zweite italienische Werk von der gesamten Konkurrenz den größten Schritt gemacht hat. Nicht nur die Werksfahrer machten einen sehr starken Eindruck, sondern auch Miguel Oliveira und Raúl Fernández von RNF-Team waren ständig vorn dabei. Doch das Team aus Noale drücken ungewohnte Sorgen: Zugpferd Aleix Espargaró klagte in Portimão über Armpump, was der 33-Jährige in der Vergangenheit nie verspürte. Es wurde vermutet, dass sich bei ihm Narbengewebe gebildet haben könnte, das die Blutzufuhr einschränkt. Er ließ sich gleich in Barcelona untersuchen.

Es sah so aus, dass Honda, obwohl sie wieder einen neuen Rahmen nach Portimão brachten, den Abstand nicht verkürzen konnten. Doch schaute man genau hin, fuhr Marc Márquez, wenn er neue Vorderreifen draufmachte, noch immer mit alten Hinterreifen. Er deckte seine Karten nie auf. „Ich hatte am letzten Tag ein gutes Gefühl. Ich konnte auf eine gute Art fahren, und mein Rhythmus bei der Simulation des Sprintrennens war nicht schlecht“, gab der Spanier zu. Keine Frage: Die Experten und die Konkurrenz rechnen ihn zu den Sieganwärtern, sobald die Saison losgeht. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Portimão (P), 11.–12.03.2023, Bestzeiten

1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	1.37.968	139 Runden
2.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	1.38,264	126
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.38,302	178
4.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	1.38,310	129
5.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	1.38,351	162
6.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	1.38,373	118
7.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	1.38,402	137
8.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	1.38,434	140
9.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.38,480	131
10.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.38,569	112
11.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	1.38,584	147
12.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	1.38,678	170
13.	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	1.38,762	135
14.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.38,778	154
15.	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	1.38,782	162
16.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	1.38,854	127
17.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	1.38,909	138
18.	Pol Espargaró (E)	GasGas RC16	1.38,974	143
19.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.39,066	184
20.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.39,309	146
21.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	1.39,641	50
22.	Augusto Fernández (E)	GasGas RC16	1.39,667	136
23.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP23	1.40,099	132
24.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.40,162	72

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eric Granado: Den eigenen Rundenrekord gleich beim ersten Test gebrochen

MOTOGP

Neue schnelle Zeitrechnung

Erstmals fuhren die MotoE-Piloten in Jerez mit Ducati, und trotz schlechter Bedingungen fiel der Rundenrekord. Eric Granado war Schnellster, Randy Krummenacher ist aber nah dran.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn die Wetterkapriolen in Andalusien auch vor den MotoE-Fahrern nicht halt machten, begann die neue Ära der MotoE-Weltmeisterschaft mit den Ducati-Einheitsbikes doch beeindruckend. Feinsäuberlich aufgebaute Motorräder, dazu ein Support mit gewaltig Manpower und Ersatzteilen: Die MotoE ist auf einem neuen Level angekommen. Obwohl es am zweiten Tag nur kurz trocken war, fiel der bestehende MotoE-Rundenrekord von 1.47,473, aufgestellt von Eric Granado im zweiten Rennen 2021. Es war aber nicht nur der Speed des neuen Motorrads, sondern auch seine Fahrbarkeit, die die Fahrer begeisterte. Randy Krummenacher kam gleich nach dem ersten Stint mit einem breiten Grinsen rein und meinte: „Dass dieses Motorrad eine so gute Balance hat, so fein am Gas hängt und so viel Spaß macht, hätte ich nie gedacht."

Auch sein Teamchef Jürgen Lingg war begeistert. „So viele Elektroniker hatten wir noch nie um uns herum, dazu erfahrene Techniker, die früher in der Superbike-WM gearbeitet haben. Energica hatte uns auch bestens bedient und sich unheimlich eingesetzt, aber Ducati hat einfach andere Möglichkeiten – und sie setzen sie auch ein. Da wurde am ersten Abend besprochen, dass die Mappings der Motorbremse zu weit auseinanderliegen, ob man sie bis Barcelona enger zusammenlegen kann. Da war die Antwort: Nicht bis Barcelona, das machen wir heute Nacht!" Auch auf seinen neuen Fahrer Randy Krummenacher, der in die Fußstapfen seines Landsmannes, dem Weltcupsieger Dominique Aegerter treten muss, ließ Lingg nichts kommen. „Randy hat sich im Winter sehr gut vorbereitet und er geht neben seiner großen Erfahrung mit der richtigen Einstellung heran. Obwohl er ein MotoE-Neuling ist, war er im Regen Schnellster, am letzten Tag im Trockenen auch, und wenn wir ihn bei der Session, in der Granado die schnellste Zeit gefahren ist, nicht erst so spät rausgelassen hätten, dann wäre er auch da weiter vorne gelandet."

Krummenacher nahm seinen ersten MotoE-Test sehr ernst. „Ich habe mich bei diesem ersten Test darauf fokussiert, das Hinterrad abzustimmen, um im Kurvenausgang stärker zu sein. Glücklicherweise gelang es uns sogar, im Regen zu verstehen, was wir generell am Bike ändern müssen, um dann auch im Trockenen besser zu sein. Wir haben uns in diesen drei Tagen immer besser verständigt, was ich genau brauche. Natürlich müssen wir weiterarbeiten. Das Level ist hoch, und ich habe nicht erwartet, sofort Bestzeiten zu liefern, aber wenn die anderen die E-Bikes vielleicht schon etwas besser kennen, so kann ich mit meiner Erfahrung und Motivation punkten." ■

INTACTGP

Randy Krummenacher: Im Regen und am letzten Tag Schnellster

BESTZEITEN

MotoE-Test Jerez (E): 06.–08.03 2023

	Fahrer	Bestzeit
1.	Eric Granado (BR)	1.47,053 min
2.	Matteo Ferrari (I)	1.47,310 min
3.	Nicolas Spinelli (I)	1.47,478 min
4.	Mattia Casadei (I)	1.47,504 min
5.	Randy Krummenacher (CH)	1.47,524 min
6.	Hikari Okubo (J)	1.47,526 min
7.	Jordi Torres (E)	1.47,548 min
8.	Kevin Manfredi (I)	1.47,638 min
9.	Héctor Garzo (E)	1.47,695 min
10.	Miguel Pons (E)	1.47,810 min
11.	Tito Rabat (E)	1.48,043 min
12.	Lorenzo Savadori (I)	1.48,159 min
13.	Alessandro Zacchone (I)	1.48,219 min
14.	Kevin Zannoni (I)	1.48,620 min
15.	Andrea Mantovani (I)	1.48,795 min
16.	Mika Pérez (E)	1.49,737 min
17.	Alessio Finello (I)	1.49,881 min
18.	María Herrera (E)	1.49,934 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fahrer neu, Lackierungen alt: Nakagami fährt in Idemitsu-Farben, Rins in Givi

MOTOGP

MotoGP

Fast alle offengelegt

In der letzten Woche wurden die neuen Maschinen und Lackierungen des Aprilia-Werksteams sowie der Satelliten-Mannschaften von VR46 und LCR gezeigt. Jetzt steht vor dem Saisonbeginn nur noch die Präsentation des RNF-Aprilia-Teams aus.

Von: **Imre Paulovits**

Bei der Präsentation des VR46-Teams machte sich viel Optimismus breit, aber auch eine hohe Erwartungshaltung von Teambesitzer Valentino Rossi: „Wir haben zwei sehr gute junge Fahrer, wir haben ein bewährtes Motorrad, deshalb erwarte ich, dass wir im zweiten Jahr als MotoGP-Team regelmäßig ums Podium kämpfen können." Teamkoordinator Pablo Nieto ging sogar einen Schritt weiter: „Wir haben Vorjahres-Motorräder, bei denen wir die Daten für alle Strecken haben, deshalb könnten wir bis zum Sprintrennen am Samstag einen Vorteil haben." Auch die beiden Fahrer sind zuversichtlich. „Ich habe jetzt ein Jahr mehr Erfahrung, und ich fühle mich auf dem Motorrad sehr wohl", meinte Marco Bezzecchi. „Deshalb will ich versuchen, die Ergebnisse aus dem Vorjahr noch einmal zu toppen." Luca Marini ist hinsichtlich dessen ebenfalls guter Dinge, zumal er am ersten Tag in Portimão Zweitschnellster war, nur knapp hinter Weltmeister Bagnaia: „Wir hatten zum Saisonschluss ein sehr gutes Gefühl mit dem Motorrad und konnten es im Winter noch einmal verbessern. Ich war schnell und hatte viel Spaß. Ich will um Podestplätze und Siege kämpfen."

Der große Herausforderer

Aprilia hat über den Winter die RS-GP wieder komplett neu gestaltet und zeigte sich bei den Tests eindeutig als zweite Kraft neben Ducati. „Es ist unverkennbar, wie wir wachsen und wie wir uns verbessern", sagte Aprilia Racing CEO Massimo Rivola bei der Präsentation. „Wir haben die Winterpause genutzt, wir gehen die Saison noch motivierter an." „Dass wir nun die Konzessionen verloren haben und ein zweites Team beliefern müssen, stellt uns vor neue Herausforderungen", meinte Technik-Direktor Romano Albesiano. „Wir haben aber jedes Detail der RS-GP überarbeitet und werden sie auch während der Saison weiter verfeinern." Entsprechend motiviert sind auch die Fahrer: „Ich habe mich im Winter gut vorbereitet, ich bin mir sicher, dass wir in dieser Saison viel Spaß haben werden", so Aleix Espargaró. Und Maverick Viñales fügte hinzu: „Ich habe 2022 viel über Aprilia gelernt, ich kann es kaum erwarten, dass die Rennen beginnen."

Dass LCR-Honda derzeit bei der RC213V mit denselben Problemen kämpft wie das Werk, lässt sich nicht verleugnen. Aber Álex Rins hat den ersten Tag in Portimão als bester Honda-Fahrer abgeschlossen, und Teamchef Lucio Cecchinello setzt viel Vertrauen in seinen neuen Fahrer: „Er ist ein fahrerisches Juwel", ließ sich der Ex-Rennfahrer entlocken. Rins selbst geht die Sache mit viel Enthusiasmus, aber auch mit Ruhe an. „Ich habe in der MotoGP gelernt, dass man Druck nur ruhig bewältigen kann. Ich gehe 2023 mit sehr viel Entschlossenheit an, ich will an dem Motorrad arbeiten, um sein Potenzial zu entfalten." ■

MOTOGP

Aprilia mit Werksfahrern, Testfahrer und Managern

MOTOGP

VR46-Ducati: Gleiche Farben und Fahrer wie 2022

NACHRICHTEN

MOTOGP

Bei der Aerodynamik-Entwicklung zeigen sich die Italiener weiter als die Kreativsten. In Portimão setzte Aprilia so nah wie möglich an der Reifenaufstandsfläche an und probierte Flügel am unteren Gabelholm und an der Schwinge. Yamaha hatte einen großen Flügel auf dem Sitzbankhöcker, Quartararo spürte aber keinen Unterschied.

MOTOGP

Fabio Di Giannantonio stürzte in Portimão am Samstag: „Es war nur ein Lowsider, aber nachdem ich bis ins Kiesbett geschliddert bin, bin ich dort mit dem Kopf aufgeschlagen und habe kurz das Bewusstsein verloren. Weil der Arzt meinte, bei dieser Gehirnerschütterung sollte ich mir lieber etwas Ruhe gönnen, habe ich auf den zweiten Testtag verzichtet. Ich fühle mich aber gut vorbereitet und kann es kaum erwarten, dass die Saison losgeht."

MOTORRAD-WM

Nach den neuen Zeitplänen ab dieser Saison hat die FIM auch die Qualifikations-Kriterien geändert. Wenn das Qualifying abgebrochen werden muss und mehr als 50 Prozent der Zeit gefahren wurden, gelten die Ergebnisse aus dem Qualifying. Wenn weniger als 50 Prozent gefahren wurden, die beste Zeit aus den zwei Trainings für die MotoGP und den drei Trainings für die Moto2 und Moto3. Weil es in der Moto2 eine neue Motorenspezifikation von Triumph gibt, wurde die Abriegel-Drehzahl von 14 000 auf 14 400/min angehoben.

MOTO3

Letzte Woche gab es einen privaten Test in Jerez, bei dem der Brite Scott Ogden mit 1.46,090 Schnellster war. Ayumu Sasaki vom Intact-Husqvarna-Team war 0,133 Sekunden dahinter Zweitschnellster vor Deniz Öncü, der 0,225 auf Ogden einbüßte.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Geschafft: Josh Herrin (#1) gewinnt vor Josh Hayes (#4), Brandon Paasch (#96) bekommt 15 Strafsekunden

Sieg des Kämpfers

Josh Herrin wollte die diesjährige Daytona 200 einfach gewinnen. Er führte vom Start weg, als das Rennen fünf Runden vor Schluss abgebrochen wurde und ganz entscheidend: als die Zielflagge fiel. Damit holte er Ducatis ersten Sieg in Daytona über die volle Distanz.

Von: **Imre Paulovits**

Er war voller Adrenalin, und die Worte flossen nur so aus ihm heraus: „Seit 15 Jahren wollte ich diese Rolex haben. Und was musste ich diesmal alles anstellen, dass ich sie nun auch bekommen habe“, sprudelte es aus Josh Herrin. Es wurde deutlich, wie sehr er auf einer Mission war. Letztes Jahr hatte er die US-Supersport-Meisterschaft überlegen gewonnen, aber beim Auftakt in Daytona war er wegen Benzinmangel am Ende seines ersten Stints aus dem Kreis der Sieganwärter herausgefallen. In diesem Jahr wollte er es unbedingt wissen. Er wollte noch einmal mit der Supersport-Ducati gewinnen, seinen zweiten Daytona-200-Sieg nach 2010 sichern und sich so aus der Klasse verabschieden. Denn fortan wird er mit der Panigale V4 R bei den Superbikes fahren.

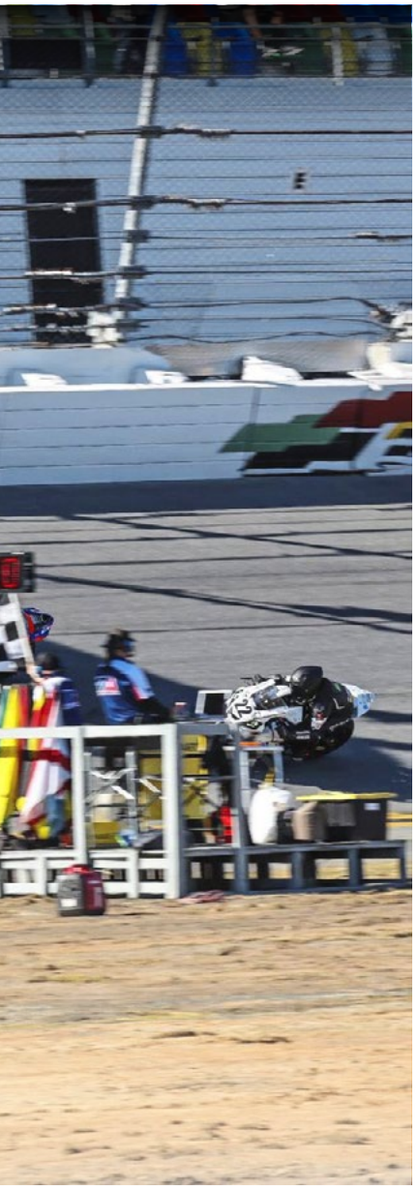
Wieder ganz groß

Seitdem sich der Daytona International Speedway mit MotoAmerica und AMA-Präsident Wayne Rainey einigen konnte und nicht mehr sein eigenes Süppchen kocht, ist das Daytona 200, einst eines der wichtigsten Einzelrennen der Rennsaison, wieder von einer Provinzveranstaltung zu einem hochkarätigen Event emporgestiegen. Nicht nur, dass sich die besten Fahrer und Teams des US-Motorsports wieder beteiligen, es kommen auch wieder mehr herausragende Fahrer aus Übersee. So ist mit den anderen Klassen der US-Meisterschaft im Rahmenprogramm das Niveau und die Spannung über die ganze Rennwoche gestiegen. Und die Rolex gibt es nun nicht mehr für die Pole-Position, sondern für den Sieg. Einziger Wermutstropfen: Die Superbikes lässt Rainey aus Sicherheitsgründen nicht mehr im Highspeed-Oval fahren.

Doch auch mit den Supersportlern der neuen Generation lässt sich richtig guter Motorsport durchziehen, wenn die richtigen Fahrer draufsitzen und die Industrie dahintersteht. In Daytona musste nicht mit Einheitsreifen gefahren werden, und Dunlop, ansonsten Alleinausrüster der US-Meisterschaft, wollte hier beweisen, dass sie keine Konkurrenz fürchten müssen. Sie entwickelten ihre Daytona-Spezialreifen weiter, und auch Pirelli und Bridgestone kamen mit Sonderanfertigungen. Aber dies änderte nichts daran, dass der letztjährige Supersport-Meister immer einen kleinen Vorsprung hatte. Josh Herrin sicherte sich die Pole-Position, und als sich nach dem Start eine Zehnergruppe an der Spitze bildete und diese durch die Windschattenkämpfe in der Steilwand immer wieder durcheinandergewürfelt wurde, war er es, der sich durch beherzten Einsatz im Infield und durch geschicktes Taktieren in der Steilwand immer wieder an die Spitze setzte.

Doch genauso entschlossen, wenn auch deutlich unauffälliger, agierte sein Langzeit-Gegner Josh Hayes. Der mittlerweile 47-Jährige will den Allzeit-Rekord bei Supersport-Siegen in den USA für sich sichern, und er will endlich die Daytona 200 gewinnen. Er wurde bereits 2008 als Erster 32 Sekunden vor Chaz Davies abgewunken, durfte die Auslaufrunde mit der Zielflagge in der Hand fahren und den Siegersekt versprühen. Doch dann wurde seine CBR 600 RR als nicht regelkonform befunden, und er musste den Pokal an Chaz Davies auf der Kawasaki ZX-6R abgeben. Er betreibt mit seiner Lebensgefährtin, der Rennfahrerin Melissa Paris, ein eigenes Team dafür, dass er sich diesen Traum noch einmal

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



MOTOAMERICA

SUZUKI

Um den Sieg gebracht: Richie Escalante war mit der Suzuki GSX-R 750 in der Schlussphase Schnellster, wurde aber abgeräumt

SQUIDHUNTER RACING

Josh Hayes: Als Erster aus der Schikane, doch vor dem Ziel abgefangen

MOTOAMERICA

Josh Herrin: Großer Pokal und Rolex

erfüllen kann. Melissa griff ihm auch an diesem Wochenende unter die Arme, wo sie nur konnte. Dazu hatte Triumph für die beiden Daytona-Gewinner Danny Eslick und Brandon Paasch Street Triple RS 765 vorbereitet, die einen weiteren Sieg sichern sollten. Und dann stellten die US-Suzuki-Teams mehrere GSX-R 750 nach dem Supersport-Regelwerk an den Start, und der Mexikaner Richie Escalante zeigte sich von allen am stärksten. Auch Hayden Gillim und Teagg Hobbs rauften fleißig im Führungspulk mit.

Cameron Petersen mit der Attack-Performance-Yamaha war der Erste, der aus dem Führungspulk ausschied. Doch dass er an die Box musste und so zum Schluss einen Boxenstopp mehr und damit frische Reifen hatte, sollte sich noch zu seinen Gunsten wenden. Nach dem zweiten Tankstopp waren es aber zunächst nur noch Herrin und Escalante, die sich an der Spitze balgten, und sie legten ein Tempo vor, das niemand mehr mitgehen konnte. Herrin machte die haarsträubendsten Aktionen, um die Führung zu halten. Escalante war mit der Suzuki deutlich ruhiger und demonstrierte beim Beschleunigen aus Turn 6 und in der Schikane immer wieder seine Überlegenheit. Dann griff ihn Herrin wieder in Turn 1 an, drückte sich wie schon so oft in den Runden zuvor innen rein, doch diesmal hatte er den Angriff von etwas weiter hinten begonnen. Er war zwar bereits vor dem Mexikaner, doch weil er dabei hinausgetragen wurde, musste dieser aufmachen und stürzte dabei. Nun war Herrin 26 Sekunden in Führung. Einzig Cameron Petersen, der eine Runde zurücklag, aber auf frischen Reifen unterwegs war, konnte ihm folgen. Dann entrundete sich der Südafrikaner genau in dem Moment, als das Rennen nach der 52. von 57 Runden wegen eines Sturzes von Teagg Hobbs abgebrochen wurde.

ERGEBNIS

81. Daytona 200, 11.03.2023. 45 Fahrer gestartet, 22 gewertet

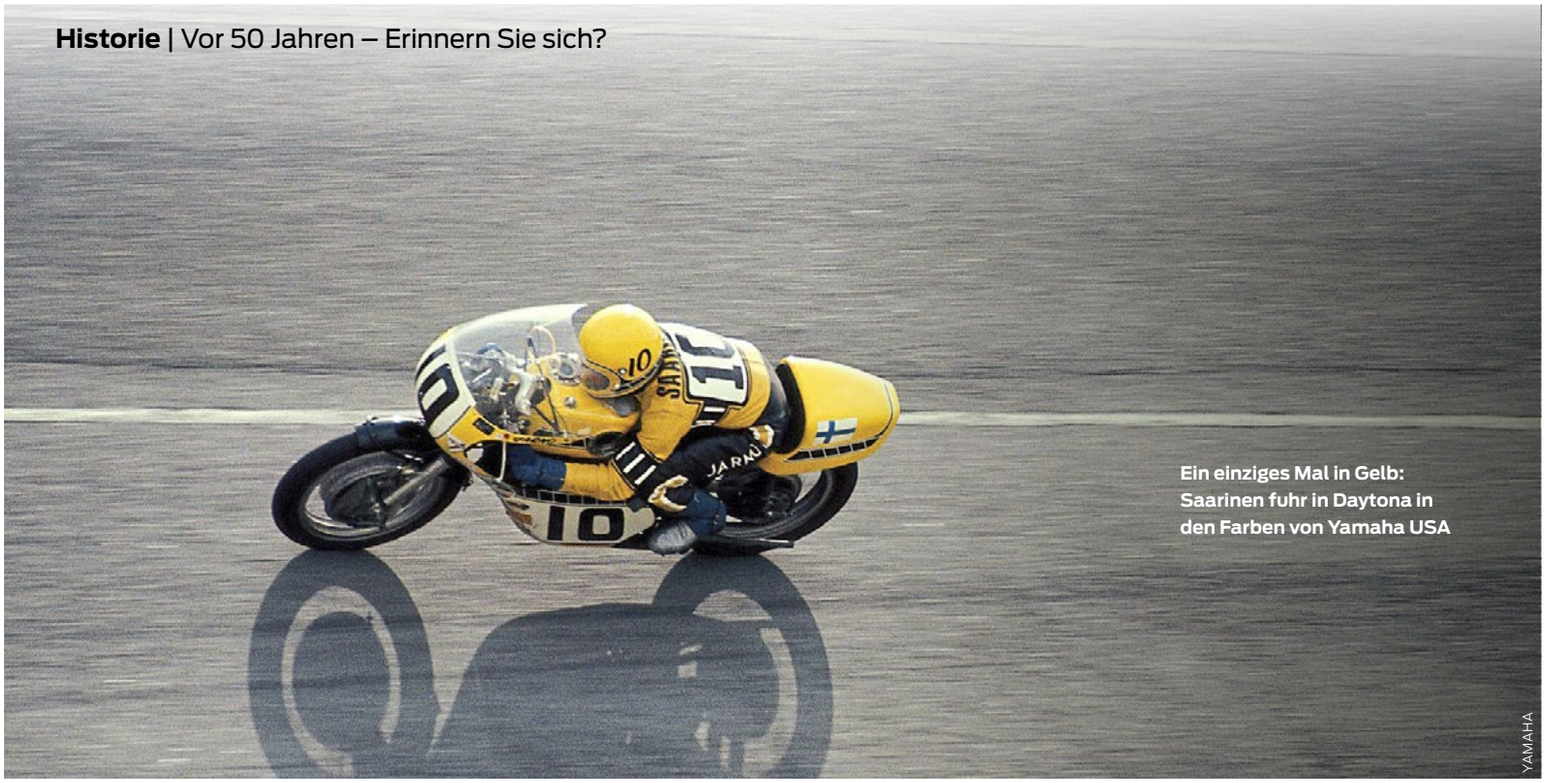
	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Josh Herrin (USA)	Ducati Panigale V2 955	18.27,106 min
2.	Josh Hayes (USA)	Yamaha YZF-R6	+ 0,070 s
3.	Cameron Petersen (ZA)	Yamaha YZF-R6	+ 0,140 s
4.	Hayden Gillim (USA)	Suzuki GSX-R 750	+ 0,173 s
5.	PJ Jacobsen (USA)	Yamaha YZF-R6	+ 0,439 s
6.	Teagg Hobbs (USA)	Suzuki GSX-R 750	+ 1,279 s
7.	Geoff May (USA)	Suzuki GSX-R 750	+ 4,462 s
8.	Danny Eslick (USA)	Triumph Street Triple RS 765	+ 11,776 s
9.	Matt Truelove (GB)	Yamaha YZF-R6	+ 11,780 s
10.	Jason Farrell (USA)	Kawasaki ZX-6R	+ 14,523 s

Sprint zum Sieg

Es gab einen Neustart, das Sprintrennen wurde aus Sicherheitsgründen von fünf auf zehn Runden verlängert. Es durfte zwar nachgetankt, aber es durften keine Reifen gewechselt werden. Petersen konnte ganz vorn starten, Herrin wurde für sein Überholmanöver zwei Startreihen nach hinten versetzt. Die 15 Sekunden Zeitstrafe von Brandon Paasch für zu schnelles Fahren in der Boxengasse blieb bestehen. Nun bildete sich der gleiche Zug an der Spitze wie zu Rennbeginn. In der letzten Runde arbeitete sich Josh Hayes mit viel Einsatz im Infield einen Vorsprung heraus und ging auch aus der Schikane – noch immer klar in Führung – das letzte Mal in die Steilwand. Doch Herrin nutzte geschickt den doppelten Windschatten vor ihm und fing seinen Namensvetter wenige Meter vor dem Zielstrich ab.

So gewann er für Ducati das erste Mal über die volle Distanz, nachdem Jason DiSalvo 2011 das verkürzte Rennen für die Italiener gewonnen hatte. Und Hayes wird es nächstes Jahr wieder versuchen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Ein einziges Mal in Gelb: Saarinen fuhr in Daytona in den Farben von Yamaha USA

YAMAHA

Der Sieger aus der Kälte

Er kam, sah und siegte: 1973 schickte Yamaha den 250er-Weltmeister Jarno Saarinen zu den Daytona 200, und der Finne fuhr die neue TZ 350 zum Sieg. Noch einmal konnte die kleine Yamaha über die 750er triumphieren.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem die hyperpotenten 750er-Zweitakt-Triples von Kawasaki und Suzuki 1972 in Daytona alle ausfielen und Privatfahrer Don Emde mit der 350er Yamaha gewann, kamen die Japaner 1973 mit noch größerem Aufwand. Kawasaki setzte mit Art Baumann, Yvon DuHamel, Gary Nixon, Cliff Carr, Hurley Wilbert und Masahiro Wada gleich sechs Werksfahrer ein, Suzuki kam mit Paul Smart, Ron Grant, Geoff Perry und Vorjahres-Sieger Don Emde. Harley-Davidson wurde 1972 mit Mark Brelsford und der neuen XR 750 Grand National Champion, nun war auch der Straßenrenner XR-TT 750 fertig, und man setzte Brelsford, Cal Rayborn und Mert Lawwill auf die Werks-Ausführung. Von der einstigen britischen Armada war lediglich Dick Mann mit seiner BSA von 1971 übrig geblieben, die nun in Triumph-Farben lackiert war.

Dafür setzte nun auch Yamaha ein Werksteam ein. Gary Fisher, Kenny Roberts, Don Castro und die beiden 250er-Weltmeister Kel Carruthers und Jarno Saarinen starteten auf der neuen wassergekühlten TZ 350. Die Mammut-Arbeit lastete dabei auf den Schultern von Kel Carruthers. Der 250er-Weltmeister von 1969 war 1971 in die Vereinigten Staaten gezogen, er wurde gleichzeitig Fahrer, Teammanager und Tuner von Yamaha USA. Er musste die Motorräder für alle fünf Fahrer aufbauen. „Ich konnte mich selbst kaum auf das Rennen vorbereiten. Hätte meine Frau Jan mich nicht überredet, wäre ich gar nicht gestartet“, erinnert sich Carruthers.

DIS

Ein Podest voller Yamaha TZ 350: Evans (#47), Saarinen (#10) und Carruthers

Obwohl 1973 erstmals eine Schikane am Ende der hinteren Geraden eingebaut worden war, waren die 750er zunächst unantastbar. Paul Smart fuhr nach 1971 und ’72 wieder auf die Pole-Position, doch im Rennen versagte seine Zündung.

Viele, viele Ausfälle

Nach dem Start waren es DuHamel und Baumann, die sich um die Führung stritten, doch dann rutschten sie gemeinsam auf einem Ölfleck aus. Eine Runde später krachte Brelsford im Infield in das Heck seines Markenkollegen Larry Darr, und sein Motorrad ging in einem Feuerball auf. Gary Nixon führte bis zur 19. Runde, dann ging sein Motor fest. So führte Perry, doch eine Runde später blieb er mit Zündungsschaden liegen. Nun ging mit Gary Fisher erstmals eine der kleinen Yamahas in Führung, doch ihm ging in der 30. Runde die Kurbelwelle fest. Ron Grant führte auch nur eine Runde, bis auch seine Zündung einging. Nun führte Jarno Saarinen erstmals, und er gab die Führung bis ins Ziel nicht mehr ab. Kel Carruthers wurde Zweiter, und mit Jim Evans ging das gesamte Podium wie im Jahr zuvor an die kleinen Yamahas. Ein Jahr später kam Yamaha mit Giacomo Agostini und der TZ 700, dieses Motorrad und seine Nachfolger würden nicht zu schlagen sein, bis das Regelwerk geändert wurde.

Jarno Saarinen gewann 1973 mit der TZ 350 auch die Imola 200 und mit der neuen 500er die ersten zwei Grands Prix. Doch am 20. Mai verunglückte er am schwärzesten Tag der Motorsport-Geschichte in Monza tödlich. ■

ERGEBNIS

200 Meilen von Daytona 1973

1.	Jarno Saarinen (FIN)	Yamaha
2.	Kel Carruthers (AUS)	Yamaha
3.	Jim Evans (USA)	Yamaha
4.	Dick Mann (USA)	Triumph
5.	Conrad Urbanowski (USA)	Yamaha
6.	Morio Sumiya (J)	Honda
7.	Don Emde (USA)	Suzuki
8.	Mick Grant (GB)	Yamaha
9.	Don Castro (USA)	Yamaha
10.	Steve McLaughlin (USA)	Honda

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoAmerica

Bagger und Hooligans

Mit dem King of the Baggers und dem Super Hooligan Race wurden zwei Klassen geschaffen, in denen der ein Jahrhundert alte Kampf Harley gegen Indian neu entfacht ist.

Von: **Imre Paulovits**

Das Spektakel Superbike, das in den 1970er-Jahren in den USA entstanden ist, hat den weltweiten Motorsport geprägt, vor zwei Jahren ist nun der King of the Baggers entstanden, wo mindestens 272 Kilogramm schwere Tourer mit Packtaschen gegeneinander fahren. Der werksseitige Krieg zwischen Harley-Davidson und Indian hat eine Entwicklung losgetreten, bei der die Biester in Daytona in einem Jahr um sechs Sekunden schneller geworden sind. Die Bestzeit lag weniger als zwei Sekunden über der der Supersportzeit, und die Werks-Harley von Kyle Wyman wurde mit ihrer gewaltigen Tourenverkleidung mit 291 km/h Topspeed gemessen!

Wyman fuhr auch die Pole-Position heraus, doch im ersten Rennen verrauchte sein Motorrad genau wie das seines Bruders und Teamkollegen Travis, so ging der Sieg an Vance&Hines-Pilot James Rispoli vor seinem Teamkollegen Hayden Gillim. Im zweiten Rennen fuhr Wyman dann mit Ersatzmotor zum Sieg vor Rispoli. Eine andere US-Klasse könnte auch bei uns Schule machen: die Super Hooligans, Zweizylinder-Naked-Bikes bis 1200 ccm. Auch hier tobt der Krieg Harley gegen Indian. Indian-Werkspilot Tyler O'Hara gewann beide Rennen, das erste vor Bobby Fong, das zweite vor seinem Teamkollegen Jeremy McWilliams. ■

MOTOAMERICA

Kyle Wyman auf der Werks-Harley Road Glide: 291 km/h und Rundenrekord

Endurance-WM

Weltmeister testet

F.C.C. TSR Honda hat in Suzuka bereits das neue Motorrad für die Endurance-WM und für die 8 Stunden von Suzuka getestet.

Von: **Imre Paulovits**

Letzten November hatte sich Josh Hook das Handgelenk gebrochen, jetzt testete der amtierende Endurance-Weltmeister seine Fitness beim Shakedown der diesjährigen Endurance-WM-Fireblade von F.C.C. TSR Honda France in Suzuka. Er war dabei nicht allein auf der Strecke, einen Tag zuvor gab es ein Fan-Event, und die Teams, die sich dort den Fans zeigten, durften nun für zweimal 60 Minuten auf die Strecke. „Wir hatten neue Teile wie Schwinge, Gabelbrücke und Auspuff", erzählte Hook. „Insgesamt funktionierte das Motorrad wirklich gut, und ich hatte ein gutes Gefühl. Dazu sieht der neue Auspuff wirklich klasse aus."

Hook war auch froh, dass er keinerlei Probleme mit seinem Handgelenk hatte, das er sich beim Finale der Australischen Superbike-Meisterschaft Ende November gebrochen hatte. „Ich habe seither hier das erste Mal wieder auf dem Motorrad gesessen, es war wichtig für mich, zu sehen, wie weit ich wieder fahren kann. Aber es war alles gut, ich hatte keine Probleme", so Hook. ■

EWC

Josh Hook: Neue Teile für die Endurance-WM-Honda getestet, Handgelenk okay

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Das zwölfte Saisonrennen der Superbike-WM fehlte noch im Kalender, nun steht fest, dass die seriennahen WM-Klassen vom 14.–16. Juli auf das legendäre Autodromo Dino e Enzo Ferrari in Imola zurückkehren werden. Die Strecke innerhalb der Stadt Imola, wo viele legendäre Schlachten geschlagen wurden, inklusive dem epischen WM-Showdown 2002 zwischen Colin Edwards und Troy Bayliss, ist aber nicht unbedingt der Liebling der WM-Piloten. „Die Streckenführung ist wunderschön, aber die Mauer steht an einigen Stellen so dicht an der Strecke, dass es mit unseren Bikes nicht unbedingt sicher ist", meinte der sechsfache Weltmeister Jonathan Rea. „Aber jetzt fahren wir dort, ich hoffe, dass sich alle über das Risiko bewusst sind und keine Dummheiten machen."

SUPERBIKE-WM

Loris Baz, dem im Superpole-Race in Mandalika Alex Lowes gegen das rechte Bein gefahren ist, wobei das Wadenbein brach und mehrere Bänder im Sprunggelenk gerissen sind, wurde letzten Freitag daheim in Frankreich operiert. „Ich habe meinen Arzt, der mich nach meinem Unfall in Mugello 2016 operiert hatte, gleich am Dienstag, als ich wieder daheim war, aufgesucht – und er hat mich am Freitag operiert. Am Sprunggelenk waren alle Bänder gerissen. Der Arzt meinte, der Schaden sei größer gewesen, als er zuerst erwartet hatte, und ich müsse wohl noch einmal operiert werden. Zurzeit kann ich nichts anderes machen als auf dem Sofa liegen und mich in Geduld üben. Ich will, wenn es geht, in Assen wieder fahren, das hängt aber davon ab, wie weit die Bänder bis dahin verheilt sind. Ich mache Alex keinen Vorwurf. Die Linie, die Grip hatte, war sehr schmal, außerdem hat ihn der Wind in meine Richtung geblasen."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

X-Trial-WM Wiener Neustadt

X-Trial ohne Bou-Triumph

1826 Tage musste sich die österreichische Trialgemeinde gedulden, ehe die Hautevolee der Balancekünstler wieder auf rot-weiß-rotem Territorium Station machte. Ausgerechnet in Wiener Neustadt gewann nicht Toni Bou, sondern Landsmann Jaime Busto.

Von: **Alfred Domes**

In der Arena Nova traf das Oktett der X-Trial-Weltspitze auf Österreichs Wildcard-Fahrer Marco Mempör.

Wie zu erwarten war, kam den Zuschauern der prall gefüllten Halle alles etwas spanisch vor. Kein Wunder, dominierten doch, wie beim Jahres-Opener in Barcelona, die Iberer. Schlussendlich lagen auch hier auf den ersten fünf Plätzen der Tageswertung Spanier. Dem ersten Durchgang (5 Sektionen) drückte der 32-fache Weltmeister Toni Bou den Stempel auf. Dahinter reihten sich seine Landsleute Gelabert, Marcelli und Busto ein. Im zweiten Durchgang blieb Bou mit drei Punkten noch ein wenig deutlicher vorn. Doch Jaime Busto deutete mit seiner GasGas bereits seine Ambitionen an und beendete die Runde auf Platz 2. In seinem Schlepptau Adam Raga, der zuvor zweimal gepatzt hatte, aber vor dem punktgleichen Marcelli ins Finale einzog.

Dort wollte es Busto von Anfang an wissen. Bou hielt mit, doch in Sektion 2 setzte es für ihn einen Fünfer, ebenso für Raga in der vierten Prüfung. Damit schien für Busto der Weg geebnet zu sein, und auch ein Fünfer in der letzten Sektion vereitelte seinen Sieg nicht.

DOMES

Ausnahmesituation: Sieger Busto

Dass der Parcours schwierigkeitsmäßig hoch angesiedelt war, zeigte die Tatsache, dass die Holztreppen-Sektion nur ein einziges Mal bezwungen wurde (durch Bou) und dass alle Fahrer durchweg Probleme mit der Zeit bekamen.

Ex-Trial-Europameister Marco Mempör, Jüngster des Feldes, erledigte seine Aufgabe mit Geschick. Im Eröffnungsdurchgang überraschend Siebter, wurde er zwar Letzter, doch immerhin punktgleich mit dem Italiener Matteo Grattarola. ■

X-TRIAL-WM

Wiener Neustadt (A), 11. März

1.	Jaime Busto (E)	GasGas
2.	Toni Bou (E)	Honda
3.	Adam Raga (E)	TRRS
4.	Gabriel Marcelli (E)	Honda
5.	Miquel Gelabert (E)	Beta
6.	Benoit Bincaz (F)	Sherco
7.	Toby Martyn (GB)	Montesa
8.	Matteo Grattarola (I)	Vertigo

DREI FRAGEN AN

TONI BOU

FAHREN SIE LIEBER INDOOR ODER OUTDOOR-TRIAL?
Ich liebe beides, aber Indoor-Verhältnisse sind mir lieber.

WIE GEFÄLLT IHNEN DER PARCOURS?
Ja, er ist schön angelegt und schwierig. Ich erinnere mich an meinen letzten Start hier. In der Zwischenzeit gab es durch die Pandemie viele Probleme, und ich freue mich, wieder vor Zuschauern in Österreich fahren zu können.

IHR STÄRKSTER KONKURRENT HEUTE?
Es gibt fünf, sechs Fahrer, die alle auf demselben Level fahren. Sie können immer alle gewinnen.

US-Supercross Indianapolis

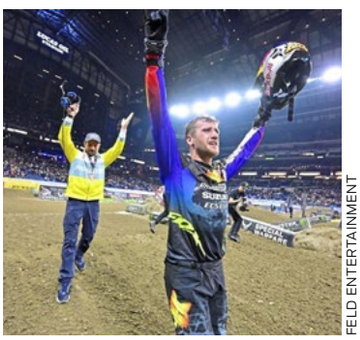
In Indy erster Roczen-Sieg

Er kann es noch: In Indianapolis gewann Ken Roczen auf Suzuki erstmals in 2023 einen Lauf zur US-Supercross-Meisterschaft. Cooper Webb nahm Eli Tomac die Führung in der Meisterschaft ab.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war Roczens erster Sieg in den USA seit dem 8. Januar 2022 in Anaheim, der erste auf der HEP Progressive Suzuki, aber schon sein vierter Sieg in Indy. Im Finale zog er den Holeshot und konnte die gesamte Distanz führen, obwohl zum Schluss hart von GasGas-Pilot Justin Barcia attackiert. Hondas Chase Sexton stürzte einmal mehr und fiel als Tages-Zehnter auch in der Tabelle zurück.

Noch schlechter erging es dem bisherigen Tabellenführer Eli Tomac, der nur auf P7 fuhr und wegen eines Sturzes von Dean Wilson vor ihm auf Platz 8 zurückfiel. Cooper Webb musste zwar in der Schlussphase „Bam Bam" Barcia Rang 2 überlassen, doch der KTM-Werkspilot konnte die Tabellenführung von Tomac übernehmen – mit einem Punkt Vorsprung!



FELD ENTERTAINMENT

Fassungslos: Sieger Ken Roczen

Roczen war im Ziel fassungslos vor Freude. „Der Saisonbeginn war absolut hart mit dem neuen Bike. Wichtig war, dass wir nie aufgegeben haben. Diesen Abend habe ich mir so lange erträumt. Er schien so weit weg zu sein. Aber das Team und ich werden einfach hart weiterarbeiten", so der Supercross-Weltmeister aus Thüringen. ■

US-SUPERCROSS

Indianapolis (USA), 11. März

1.	Ken Roczen (D)	Suzuki
2.	Justin Barcia (USA)	GasGas
3.	Cooper Webb (USA)	KTM
4.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
5.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
6.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
7.	Christian Craig (USA)	Husqvarna
8.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
9.	Justin Hill (USA)	KTM
10.	Chase Sexton (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 17 Läufen

1.	Cooper Webb	202 Punkte
2.	Eli Tomac	201
3.	Chase Sexton	189
4.	Jason Anderson	166
5.	Ken Roczen	164
6.	Justin Barcia	155
7.	Aaron Plessinger	154
8.	Christian Craig	119
9.	Dean Wilson (GB)	93
10.	Adam Cianciarulo	92

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ACEVEDO

Kampf um den Holeshot: #91 Seewer, #61 Sieger Prado, #3 Febvre, dahinter #70 Fernandez

Ein spanischer Auftakt

Den Auftakt der Motocross-WM im argentinischen Neuquén gewann überraschend der Spanier Ruben Fernandez. Dahinter glänzte KTM-Star Jeffrey Herlings trotz zwölf Monaten Rennpause als Zweiter beim WM-Comeback vor dem zweiten Spanier Jorge Prado (GasGas). Die MX2-Klasse dominierte Yamaha-Pilot Jago Geerts nach Belieben.

Von: **Frank Quatember**

Die neue Saison beginnt so, wie die vergangene endete, mit dem Sieg eines HRC-Honda-Piloten. Doch nicht Tim Gajser jubelte auf einer der schönsten Strecken der Welt, sondern sein neuer Teamkollege Ruben Fernandez. Der 24-Jährige nutzte in Abwesenheit des slowenischen Titelverteidigers seine Chance und feierte den ersten GP-Sieg. „Ich war so nervös“, strahlte Fernandez nach seinem Triumph. „Und noch ein Start-Ziel-Sieg mit ordentlich Vorsprung in Lauf 2. Das war wirklich ein super WM-Start für mich.“

Auch der Tageszweite Jeffrey Herlings war sichtlich gut gelaunt nach Rennschluss. Die anvisierten Top 5 wurden locker geknackt. Jorge Prado war im ersten Lauf das Maß der Dinge, musste aber im abschließenden Rennen einige Körner und Plätze lassen. Doch dank der neuen Punkteregel für die Qualifikation trat der Galizier die lange Heimreise mit dem Red Plate an. Klar ist: Diese Regel birgt jede Menge Stoff zur Diskussion.

Schwerer Crash von Seewer

Lauf 1 begann mit dem ersten und sicher nicht letzten Holeshot von Jorge Prado, doch Landsmann Fernandez übernahm in der folgenden Sprung-Sektion die Führung. Dahinter ordneten sich Romain Febvre (Kawasaki) und der Lette Pauls Jonass ein. Der Schweizer Jeremy Seewer, der am Samstag einen spektakulären Sturz überstand („Ich habe Schmerzen, aber Gott sei dank nichts gebrochen“), hatte erneut Pech und fiel nach einem heftigen Crash in Runde 1 weit zurück. In Runde 6 stellte Prado die alte Rangordnung wieder her, und Fernandez musste kurz darauf Febvre passieren lassen. Der nächste Franzose nahte mit Maxime Renaux, doch der Yamaha-Pilot riskierte zu viel und flog im Rodeo-Style ab. Aber mit der zweiten Luft kam Renaux noch vorbei an Coldenhoff, Jonass und Herlings und schaffte es auf Platz 3, während Fernandez nach Sturz nur Platz 5 im Ziel erreichte.

In Lauf 2 hatte kurze Zeit Pauls Jonass seine neue Honda in Front, doch Ruben Fernandez zog noch in Runde 1 energisch an die Spitze. Herlings kam besser vom Gatter weg und als Dritter vor Renaux aus der Startrunde. Der fünffache Weltmeister war nun ganz der Alte, machte enorm Druck auf Jonass und ließ dem Letten keine Chance. Aus den Tiefen des Feldes nahte Jeremy Seewer, der seine Pechsträhne mit aller Macht beenden wollte. Der Bülacher kämpfte sich mit enorm schnellen Rundenzeiten

SHOTBYBAVO

Erster Sieger 2023, erster MXGP-Sieg: Ruben Fernandez

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich war so nervös. Aber das war wirklich ein super WM-Start für mich."

MXGP-Sieger Ruben Fernandez

bis auf Rang 3 hinter Herlings vor, dann war Endstation. Das Pech erbte dafür Maxime Renaux, der auf Platz 3 liegend zu Boden musste und damit sogar den möglichen Tagessieg verpasste.

In der kleinen Klasse war die Überlegenheit des Belgiers Jago Geerts überraschend deutlich. Das lag zum einen am unglaublichen Speed des Yamaha-Piloten, zum anderen an der Fallsucht seines härtesten Rivalen Kay de Wolf. Insgesamt fünf Mal (!) musste der lange Holländer am ersten WM-Wochenende zu Boden. Damit verlor der Husky-Star satte 29 Punkte in der WM-Tabelle auf Geerts. Geerts war sichtlich überrascht: „Nach den letzten Wochen war das nicht zu erwarten. Ein perfekter GP für mich."

Und auch das nötige Quäntchen Glück hatte Geerts, als in Lauf 1 Thibault Benistant und De Wolf stürzten und damit für den Belgier der Weg frei war. Tageszweiter wurde der neue KTM-Werkspilot Andrea Adamo, der die Ratschläge seines Coach Joel Smets beherzigte.

Längenfelder abgeräumt

Der Italiener blieb cool, fuhr seine Rennen taktisch hervorragend zweimal auf Platz 3. Ganz im Gegenteil zum Franzosen Thibault Benistant. Der zweite Yamaha-Werksfahrer war auf der ebenso spektakulären wie anspruchsvollen Strecke brutal schnell, doch vermeidbare Stürze in Lauf 2 warfen Benistant zurück. Mit Rang 3 war er zwar zufrieden, doch 19 Punkte Rückstand auf Geerts wiegen schwer.

Aus deutscher Sicht hatte Simon Längenfelder (GasGas) alles andere als ein ideales Wochenende. Im ersten Lauf wurde der Franke vor der Startkurve vom erst 16-jährigen Belgier Coenen hart getroffen und erreichte nach großem Kampf auf Rang 8 das Ziel. Beim Start zu Lauf 2 wurde Simon eingeklemmt und begann sein Rennen außerhalb der Top 10. Er machte schnell Plätze gut, verlor aber nach einigen Runden seinen Rhythmus und Plätze. Das änderte sich nach Rennhälfte, und der Schützling von Davide de Carli brachte noch Rang 5 ins Ziel. ■

NACHRICHTEN

DAVE NICOLL VERSTORBEN

Vergangenen Donnerstag verstarb Dave Nicoll im Alter von 78 Jahren. Der Brite begann mit 16 Motocross zu fahren und nahm ab 1964 an der 500-ccm-WM teil. 1969 gewann er den Luxemburg-GP. Nach Karriereende 1979 wurde er Teammanager des britischen MXoN-Teams. Als sein Sohn Kurt, vierfacher Vizeweltmeister der 500-ccm-Klasse, seine WM-Karriere begann, wurde er dessen Teammanager. Von 2000 bis 2013 arbeitete Dave Nicoll als Race Director für die MXGP-Weltmeisterschaft.

GAJSER IN SPANIEN?

Das Rehaprogramm von Weltmeister Tim Gajser (Honda) ist in vollem Gange. Bei HRC Honda rechnet man mit einer Rückkehr des 26-jährigen Slowenen Anfang Mai beim Spanien-GP. Teammanager Marcus Pereira de Freitas: „Seine Heilung verläuft gut, ebenso die Rehabilitation, der ganze Prozess. Tim muss seinem Körper Zeit geben und sicherstellen, dass er gut vorbereitet zurückkommt. Unser Plan ist Spanien, damit kalkulieren wir. Er kann sicher in acht Wochen wieder Motorrad fahren. Aber Rennen zu fahren, ist eine andere Sache."

BUNDESLIGA-TEAMS NOMINIERT

Fristgemäß gaben die vier Speedway-Bundesligaclubs ihre Aufstellungen für die am 30. April beginnende Saison ab. Allerdings nominierten alle Vereine nur die ersten fünf von maximal 14 Fahrern, meist die Ausländerpositionen.

Stralsund: Mateusz Tonder, Adrian Gala, Daniel Kaczmarek, Anders Rowe

Olching: Nicolai Klindt, Martin Smolinski, Erik Riss, Valentin Grobauer, Erik Bachhuber

Brokstedt: Kai Huckenbeck, Timo Lahti, Norick Blödorn, Mads Hansen, René Deddens

Güstrow: Rasmus Jensen, Lukas Baumann, Michael Härtel, Emil Breum, Ben Ernst

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN/MXGP

Villa La Angostura (RA): 12. März, 1. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 18 Grad. **1. Lauf:** 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	34.24,711 min = 55,324 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 4,320 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 6,803 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 8,753 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Honda	19	+ 10,511 s
6.	Pauls Jonass (LV)	Honda	19	+ 15,396 s
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 17,925 s
8.	Brent Van Doninck (B)	Honda	19	+ 32,878 s
14.	Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 1.02,254 min
17.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 1 Runde

Villa La Angostura (RA): 12. März, 1. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 18 Grad. **2. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Ruben Fernandez (E)	Honda	19	34.43,013 min = 54,838 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 7,320 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 9,699 s
4.	Pauls Jonass (LV)	Honda	19	+ 22,775 s
5.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 28,978 s
6.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 30,167 s
7.	Brian Bogers (NL)	Honda	19	+ 31,994 s
8.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	19	+ 33,420 s
9.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 43,957 s
12.	Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 56,395 s

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	50 Punkte
2.	Ruben Fernandez	48
3.	Romain Febvre	44
4.	Jeffrey Herlings	41
5.	Maxime Renaux	40
6.	Pauls Jonass	36
7.	Mattia Guadagnini	33
8.	Calvin Vlaanderen	26
10.	Jeremy Seewer	24
14.	Valentin Guillod	18

1.	GasGas	50 Punkte
2.	Honda	48
3.	Yamaha	48

MOTOCROSS-GP ARGENTINIEN/MX2

Villa La Angostura (RA): 12. März, 1. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 18 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	34.08,704 min = 55,756 km/h
2.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 14,777 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	19	+ 22,703 s
4.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	19	+ 26,447 s
5.	Liam Everts (B)	KTM	19	+ 31,789 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 39,432 s
7.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	19	+ 42,165 s
8.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 45,014 s
9.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 50,463 s
10.	Jan Pancar (SLO)	KTM	19	+ 1.16,353 min

Villa La Angostura (RA): 12. März, 1. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 18 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 19 Runden à 1,670 km (= 31,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	34.43,337 min = 54,829 km/h
2.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 8,272 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	19	+ 16,008 s
4.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	19	+ 18,203 s
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 22,837 s
6.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 25,733 s
7.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	19	+ 42,854 s
8.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 49,247 s
9.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	19	+ 50,013 s
10.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 53,526 s

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	60 Punkte
2.	Andrea Adamo	49
3.	Thibault Benistant	41
4.	Simon Längenfelder	37
5.	Kevin Horgmo	36
6.	Roan van de Moosdijk	36
7.	Rick Elzinga	33
8.	Kay de Wolf	31
9.	Liam Everts	31
10.	Jan Pancar	20

1.	Yamaha	60 Punkte
2.	KTM	49
3.	Husqvarna / GasGas	37

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi

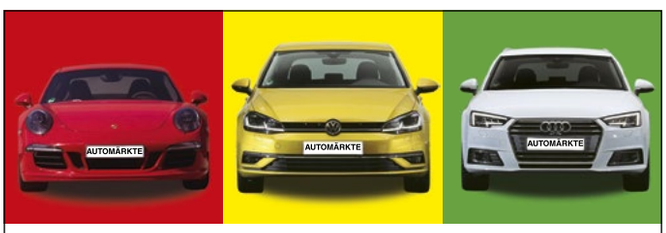
1980 Audi Urquattro, Herbert v. Karajans Auto, der wohl älteste straßenzugelassene Urquattro, Matching Numbers! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

BMW

Z3 M Coupé, Bj. 4/2000, 68000 km, 3. Hd., imolarot, sehr guter Zustand, 49.999,- €. Tel. 0172/3168655

Z4 M M40i, 11500 km, 250 kW (340 PS), schwarz, Leder, Vollausstattung, 53.499,-. 82327 Tutzing, Tel. 0157/83459433

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59832



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen ➞

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

525i Lifestyle, Liebhaberfahrzeug 1. Hand, TÜV neu, Benzin, Schaltgetriebe, 240427 km, Erstzulassung: 05/02 41 kW (192 PS), blau, Klima, 7.200,- € Chiffre 3691934

Jaguar

Suche privat XK8 Cabrio bis Bj. 2005, wenig km, unkomplizierte Barzahlung. Tel. 0172/8933790

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

1972 Maserati Bora, einer von 571 Stück, Matching No., außergewöhnlicher Zustand! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000,cargold-collection.com H

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes

SL 500 1. Hand, EZ 2017, 30000 km, 335 kW (455 PS), top Ausstattung, neuwertiger Zustand, 83.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59842

1960 Mercedes 300 SL Roadster, Matching Numbers, 1A authentische Details, Chromfelgen, Hardtop! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Oldtimer

1935 Horch 853 Sport Cabriolet, wunderschön vollrestauriert, elektrische Lenkung! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Porsche

Keine Lust auf "letzte Preis"? Wir bieten Ihnen den diskreten und seriösen Ankauf oder Vermittlung Ihres Porsche Sammlerstücks. Profitieren Sie von unserer Expertise und dem weltweiten Netzwerk aus Sammlern und Investoren. Für vorgemerkte Kunden suchen wir originale Porsche F- und G-Modelle, sowie 964 & 993, aber auch Youngtimer wie 996, 997 sowie alle limitierten 991 & 992 Modelle im Bestzustand. Fa. Motorlegenden, www.motorlegenden.de Tel. +49(0)8806/9599838, WhatsApp: 0151/65126699 H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

2016 Porsche 911R, unter 10000 km ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

964 Speedster, EZ 09/93, orig. 55.300 km, 5-Gg., RS-Ausst., dt. Fzg. seit 1998 in 2. Hd., perfekt mit Erstlackl, 247.964,- € Inzahlung mögl. + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59841

MOTORLEGENDEN

718 Boxster Spyder, 20292 km, 1. Hd., dt. Fahrzeug, 100% Erstlack, Interieur-Pkt. Spyder Classic, Service neu in 02.2023, 114.900,- € §25a UStG. Michael Schnabl, Tel. +49(0)8806/9599838, Dießener Str. 29, 86919 Utting, www.motorlegenden.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59830

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

www.Rennsportshop.com

HERSTELLER VON KFZ-LEITUNGEN

- Brems-, Lenkungs-, Einspritzleitungen
- Cabrioverdeckleitungen
- Benzinschläuche • Stahlflexleitungen

07666 / 9121550 www.kfz-leitungen.de

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Veranstaltungen

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Freies Fahren Salzburgring am 15. April 2023, www.amc-burgau.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 14/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

RED BULL

Farbenspiel: Bei einem Red-Bull-Showrun im indischen Mumbai wirbelte David Coulthard viel bunten Staub auf

Nur Hintergrund

Zur F1-Berichterstattung, MSa 13/2023

Leider muss ich feststellen, dass die Berichte über Formel-1-Rennen immer schlechter werden. Da ich im TV nach dem Ende von RTL keine Übertragungen sehen kann, bin ich auf MSa angewiesen. Leider aber bestehen die Berichte fast nur noch aus Technik-Reportagen über Dinge, die funktionieren oder eben nicht. Dies mag für viele Leser interessant sein, gehört aber eher in die Kategorie „Hintergrundbericht". Von einem Rennbericht erwarte ich Informationen, wer hat wen wann überholt, wer ist wann und warum ausgefallen, was hat sich im Mittelfeld bzw. im Hinterfeld getan, gab es interessante Duelle oder sind die Fahrer brav hintereinander hergefahren.

Bernd Wolfrum
D-72461 Albstadt

Nie vergessen

Zu den Leserbriefen, MSa 13/2023

In unregelmäßigen Abständen erscheinen in MSa immer wieder Leserbriefe von Rudolf Ratzenberger, die ich mit großer Freude lese. Besonders ist mir ein Leserbrief nach dem Tod seines Sohnes im Jahr 1994 in Erinnerung geblieben. Er hatte sich bei allen bedankt, die ihm den Weg in die Formel 1 ermöglicht hatten. Dieser Brief beeindruckte mich als junger Mann enorm, weil er mir aufzeigte, dass selbst die einschneidendsten Ereignisse im Leben von allen Seiten bewertet werden müssen. Als Motorsport-Fan werde ich Roland nie vergessen. Als Mensch werde ich Sie, Herr Rudolf Ratzenberger, nie vergessen. Vielen Dank für Ihre persönlichen Kommentare.

Patrick Kreuz
D-78176 Blumberg

Anderes Papier

Zur MSa-Papierqualität, MSa 11/2023

Seit Ausgabe 11 scheint das Papier grauer und dünner geworden zu sein. Hat sich die Papierqualität der MSa geändert?

Rigo Bachmann
per E-Mail

Antwort der Redaktion:
Durch den Papiermangel, unter dem viele Verlage und Druckereien aktuell leiden, haben wir die Papiersorte zuletzt ein paar Mal gewechselt. Für die Zukunft planen wir aber bei der aktuellen Qualität zu bleiben.

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

19. März: Freies Fahren Nürburgring-GP-Strecke (Pkw und Rennwagen)
18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
03. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorräder)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 17. März		
11.55	Formel 2 Jeddah, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.15	Formel 1 Jeddah, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.20	Formel 1 Jeddah, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
16.00	Formel 2 Jeddah, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.30	WEC 1000 km Sebring, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
17.45	Formel 1 Jeddah, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 18.20	Formel 1 Jeddah, 2. Freies Training **LIVE**	ORF 1
21.15	WEC Sebring, Rennen **LIVE** (Fortsetz.)	Eurosport 1
Samstag, 18. März		
00.00	WEC 1000 km Sebring, Schlussphase **LIVE**	Nitro
14.15	Formel 1 Jeddah, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.20	Formel 1 Jeddah, 3. Freies Training **LIVE**	ORF 1
16.00	Formel 2 Jeddah, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
16.00	IMSA 12h Sebring, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
17.30	Formel 1 Jeddah, Qualifying **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
17.55	Formel 1 Jeddah, Qualifying **LIVE**	SRF info
Sonntag, 19. März		
14.25	Formel 2 Jeddah, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
16.30	Formel 1 Jeddah, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 17.00	Formel 1 Jeddah, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
17.40	Formel 1 Jeddah, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
19.30	NASCAR Cup Series, Atlanta **LIVE**	Sport 1+*
22.00	Formel 1 Jeddah, Highlights	Sport 1
22.55	Formel 1 Jeddah, Highlights	Servus TV A**
23.00	Rallye-WM Mexiko, Highlights	Sport 1
23.50	Rallye-WM Mexiko, Power Stage (Aufz.)	Servus TV D**
Montag, 20. März		
01.20	Rallye-WM Mexiko, Power Stage (Aufz.)	Servus TV A**

Livestream/Internet

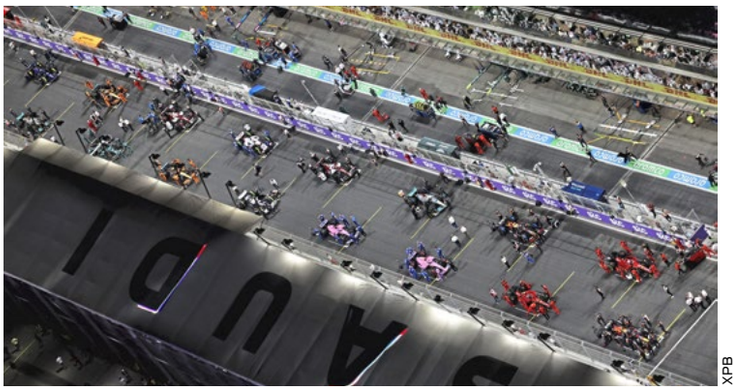
Donnerstag, 16. März, bis Sonntag, 19. März		
---	Rallye-WM Mexiko, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Samstag, 18. März		
ab 08.15	NLS 1. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	YouTube/vln.de
17.00	Rallye-WM Mexiko, WP 13 **LIVE**	servustv.com
18.00	SuperEnduro-WM, Gliwice **LIVE**	motorsport.tv*
19.30	US-Supercross, Detroit **LIVE** www.supercrosslive.com*	
22.00	NASCAR Xfinity Series, Phoenix **LIVE** Motorvision-TV-App (Premium)*	
23.00	Rallye-WM Mexiko, WP 17 **LIVE**	servustv.com
Samstag, 18. März		
19.00	Rallye-WM Mexiko, Power Stage **LIVE**	servustv.com

*kostenpflichtig **D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
16.–19.03.	Rallye-WM, León/Guanajuato	MEX
17.03.	Sportwagen-WM, 1000 km Sebring	USA
17./18.03.	Rallye-ÖM (ÖRM), Rebenland	A
18.03.	IMSA-Sportwagen, 12h Sebring	USA
18.03.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 1. Lauf	D
18./19.03.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Atlanta	USA
19.03.	Formel 1/F2, Jeddah	KSA
Motorrad		
17.–19.03.	Eisspeedway-WM, Inzell	D
18.03.	SuperEnduro-WM, Gliwice	PL
18.03.	US-Supercross, Detroit	USA

Vorschau


XPB

Formel 1: Geht es mit der Red-Bull-Dominanz in Saudi-Arabien direkt weiter?

PORSCHE

WEC/IMSA: Große GT- und Prototypen-Party beim Doppel-Event in Sebring

RED BULL

Rallye-WM: In Mexiko warten die ersten staubigen Schotterpisten des Jahres

POLARITY PHOTO

Motorrad-WM: Als Letzte testen die Moto2- und Moto3-Teams in Portimão

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.